MAQUINAS DE GUERRA

45

175 PTAS

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Cazas reactores de posguerra

Cazas de posguerra

Durante la guerra de Corea tuvieron lugar los primeros combates aéreos entre cazas a reacción y apareció así una nueva forma, más rápida y más mortífera, de lucha. En el decenio de los cincuenta se produjo un rápido desarrollo de los cazas de reacción y sucesivamente el Meteor, el Sabre, el Swift y el Hunter consiguieron nuevas plusmarcas de velocidad. Algunos de ellos todavía vuelan en la actualidad.

De los cuarenta años que han transcurrido desde el final de la segunda guerra mundial hasta nuestros días, el decenio de los cincuenta fue, probablemente, la era dorada de los cazas a reacción. Al comienzo de dicho decenio, los reactores comenzaron a dejar de ser especímenes raros, y ejemplares de cazas a reacción, hoy ya clásicos, como el Gloster Meteor, el de Havilland Vampire, el famosísimo North American Sabre o los Republic Thunderjet estaban ya en servicio continuado mientras que la segunda generación se disponía a hacer acto de presencia en los gabinetes de diseño de todo el mundo.

El decenio de los cincuenta fue también muy notable al tener lugar en él los primeros combates aéreos entre reactores, un suceso que terminó con la supremacía para EE UU, cuyos Sabre demostraron repetidamente una superioridad en proporción de derribos sobre sus directos rivales, los MiG 15, hecho debido principalmente a la calidad de los pilotos.

Aunque EE UU, la URSS y Gran Bretaña ostentaban el liderazgo en el campo del desarrollo de los cazas a reacción, otras naciones consiguieron también brillantes aparatos, que demostraban la capacidad tecnológica nacional, aunque, carentes del poder político y económico, no pudieron competir en los mercados exteriores con los «tres grandes».

US Air Force

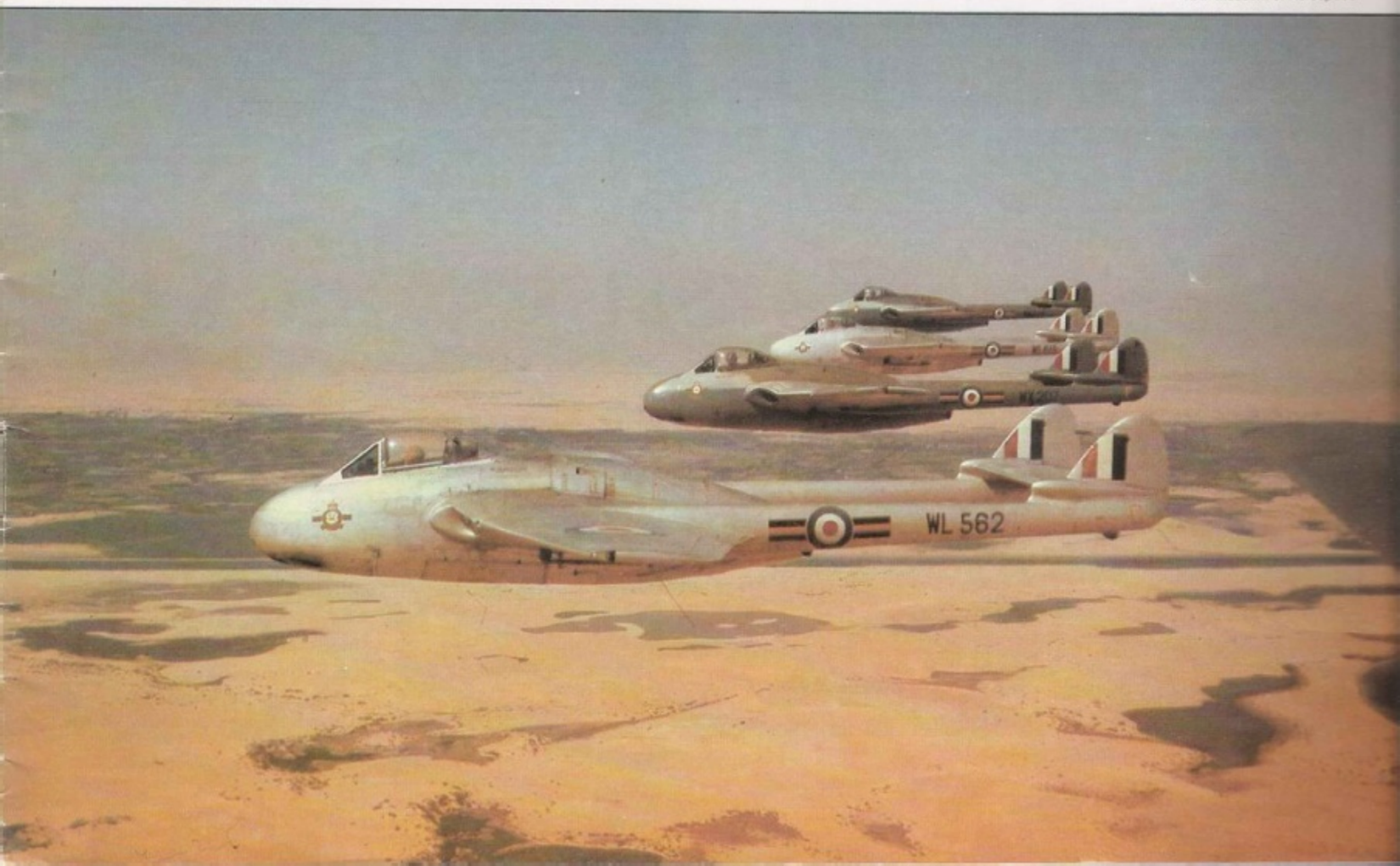
Un prototipo del Republic F-84F Thunderstreak dispara cohetes HVAR de 127 mm contra un blanco terrestre en una misión de prueba sobre un área desértica. Después de grandes problemas, centrados sobre todo en el revisado pero básicamente británico motor, se construyeron 2 711 F-84F.

Un interesante efecto colateral de la gran proliferación de cazas a reacción fueron las marcas mundiales de velocidad. En este decenio se realizaron grandes progresos en la esfera del esfuerzo aeronáutico, con toda una serie de tipos de reactores que batían consecutivamente plusmarcas de velocidad inconcebibles sólo unos pocos años antes.

Por último, finalmente, los años cincuenta también marcaron un cambio en la utilización de los cazas, algo que es bastante evidente en el Libro Blanco de la Defensa Británica de 1957, que preveía ya el papel que en la defensa aérea jugarían en un futuro no muy lejano los misiles. Hoy día, con la experiencia acumulada, podemos ver claramente lo equivocado de esta filosofía, pero en su época tal creencia ocasionó la cancelación de diversos proyectos excepcionales, causando un daño irreparable en las industrias aeronáuticas de varios países.

Cuatro de Havilland Vampire FB.Mk 9 del 213.° Escuadrón de la RAF en vuelo sobre la zona del Canal de Suez. La construcción simple del Vampire y su facilidad de manejo le hicieron particularmente adecuado para el servicio en ultramar y al ser retirado le sustituyó el de Havilland Venom.

RAF Museum of Aerospace



URSS

Mikoyan-Gurevich MiG-15

Resultado de la investigación alemana y soviética, el Mikoyan-Gurevich MiG-15, atrajo sobre sí la atención occidental cuando realizó en noviembre de 1950 su debut operacional en la guerra de Corea, codificado con el nombre de «Fagot» por la OTAN. Auténtico contemporáneo del North American F-86 Sabre, el MiG-15 era superior a éste en muchos aspectos, con mayor velocidad ascensional y mayor aceleración, aunque estas ventajas eran casi siempre superadas por el gran entrenamiento de los pilotos norteamericanos, en muchos casos veteranos de la segunda guerra mundial que tuvieron un gran éxito al destruir algunos centenares de MiG-15.

Los primeros trabajos de diseño comenzaron en 1945-46, y el primer prototipo presentaba una marcada semejanza con el diseño del Focke-Wulf Ta 183 de finales de la segunda guerra mundial. Los problemas se centraron en un principio en la carencia de una satisfactoria planta motriz, problemas que fueron subsanados cuando Gran Bretaña acordó suministrar cierto número de reactores Rolls-Royce Nene a la Unión Soviética, que fueron producidos rápidamente por la firma Klimov. El prototipo del MiG-15 realizó con éxito su primer vuelo en diciembre de 1947 y se ordenó que el modelo entrara en producción en serie en 1948. Las entregas a la Fuerza Aérea soviética comenzaron dos años más tarde, y se tardó relativamente poco tiempo en introducir el aparato en combate, tras el estallido de la guerra de Corea, que se materializó durante el verano de 1950. Por estas fechas, ya estaba en servicio la versión mejorada MiG-15SD (más comúnmente conocida como MiG-15 bis), mientras que también se había introducido una versión para entrenamiento de pilotos que fue designado MiG-15UTI.

Hubo muchos otros prototipos de diferentes versiones, pero la importancia básica del MiG-15 estaba en su habilidad de realizar ataques y misiones contracarro con mayor éxito que sus rivales más especializados. Aunque actualmente se halla francamente obsoleto, todavía permanece en activo como entrenador en algunas fuerzas aéreas.

Muchos de los MiG-15 que volaron sobre Corea entre 1950-53 pertenecían a la Fuerza Aérea de Corea del Norte, aunque sus pilotos no eran siempre coreanos. La mayoría, como este ejemplar, lucían un esmerado acabado en metal natural.

El MiG-15, que realizó su primer vuelo en 1947, era realmente un diseño avanzado que colocó a la Unión Soviética entre los mejores diseñadores de cazas. A alto número de Mach presentaba algunos inconvenientes, pero en muchos aspectos básicos era superior al F-86.

Características

Mikoyan-Gurevich MiG-15 bis
Tipo: monoplaza de caza.
Planta motriz: un turborreactor Kelomel RD-45F de 2 270 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 1 100 km/h a 12 000 m; velocidad inicial de trepada 3 500 m por minuto; techo de servicio 15 550 m; alcance de autotraslado 2 000 km.
Pesos: vacío 3 400 kg; máximo en despegue 5 785 kg.
Dimensiones: envergadura 10,08 m; longitud 11,05 m; altura 3,40 m; superficie alar 20,60 m².
Armamento: un cañón NR-37 de 37 mm con 40 proyectiles, dos cañones NS-23 de 23 mm con 60 proyectiles cada uno, además de hasta 1 000 kg de carga exterior.

El 21 de setiembre de 1953 este MiG-15 aterrizó en Kimpo pilotado por un piloto norcoreano desertor. Tras prolongadas pruebas con las insignias de la USAF y con el n.° de serie 616, fue restaurado con sus marcas de identificación auténticas y hoy día se halla en el museo de la USAF.

URSS

Mikoyan-Gurevich MiG-17

Desarrollo lógico, en esencia, del primer MiG-15 «Fagot» que tan bruscamente había sorprendido a Occidente en 1950, el Mikoyan-Gurevich MiG-17 «Fresco» todavía se encuentra en el inventario de numerosas fuerzas aéreas, aunque ya ha sido relegado ampliamente a tareas de segunda línea tales como entrenamiento de armas o de tiro.

El prototipo realizó su primer vuelo a comienzos de los cincuenta y entró en servicio como caza diurno en 1953. Sus primeras versiones utilizaban el mismo reactor Klimov del MiG-15 (VK-1) con un empuje máximo de 2 740 kg, aunque serían enseguida sustituidos por el VK-1F que incorporaba un posquemador bastante simple unidad que le proporciona-

Producido bajo licencia por la industria polaca como LIM-5P, el MiG-17F estuvo en servicio con la Fuerza Aérea de Polonia a finales de los cincuenta. La compañía constructora, WSK-PZL-Mielec, también realizó trabajos en varias versiones modificadas, algunas muy diferentes del original.

ba 3 400 kg de empuje. El armamento también era básicamente el de su predecesor, un cañón Nudelmann de 37 mm y dos cañones Nudelmann-Richter de 23 mm, aunque algunos modelos posteriores disponían sólo de tres cañones de 23 mm, así como soportes de lanzamiento para hasta cuatro misiles aire-aire AA-1 «Alkali».

Además de ser construido en la Unión Soviética, el MiG-17 también fue fabricado en Checoslovaquia con la designación S-104, en Polonia como el LIM-5 y LIM-5P y en China como el Shenyang J-5. Los chinos también produjeron una versión biplaza de entrenamiento conocida como J J-5.

Esencialmente obsoleto cuando se recrudeció la guerra del Vietnam, el MiG-17 fue sin embargo usado ampliamente por los norvietnamitas y consiguió un considerable éxito.

Aunque dado de baja en las unidades de primera línea del Pacto de Varsovia, el MiG-17 ocupa todavía lugares destacados en las fuerzas aéreas de Afghanistan, Argelia, China, Cuba, Egipto, Guinea, Iraq, Kampuchea, Corea del Norte, Malí, Nigeria, Somalia, Siria, Uganda, Yemen del Norte, y Yemen del Sur y Vietnam. Como cazabombardero y ataque deja bastante que desear, pero en combate aéreo el MiG-17 puede ser todavía un digno rival de aviones bastante más modernos.

Con el número de construcción 507022 en la deriva (con los tres últimos números repetidos en árabe en la proa), este MiG-17F fue uno de los cerca de 2 000 exportados a 31 países (en este caso Siria). El MiG-17 era fácil de pilotar y de mantener.

Características

MiG-17F «Fresco-C»
Tipo: monoplaza de caza.
Planta motriz: un turborreactor Klimov VK-1F de 3 400 kg de empuje con posquemador.
Prestaciones: velocidad máxima 1 145 km/h a 3 000 m; velocidad inicial de trepada 3 900 m por minuto; techo de servicio 16 600 m; alcance 1 470 km.
Pesos: vacío 4 100 kg; máximo en despegue 6 700 kg.
Dimensiones: envergadura 9,63 m; longitud 11,09 m; altura 3,35 m; superficie alar 22,60 m^2.
Armamento: un cañón Nudelmann N-37 de 37 mm, dos cañones Nudelmann-Rikter NR-23 de 23 mm, o tres cañones NR-23 de 23 mm, además de hasta 500 kg de carga exterior.

Un MiG-17 norvietnamita vira cercadamente para escapar del F-4 Phantom de la US Air Force que le tomó esta fotografía. Aunque no estaba dotado de complejos sistemas de armas los MiG-17 norvietnamitas consiguieron bastantes derribos.

SUECIA

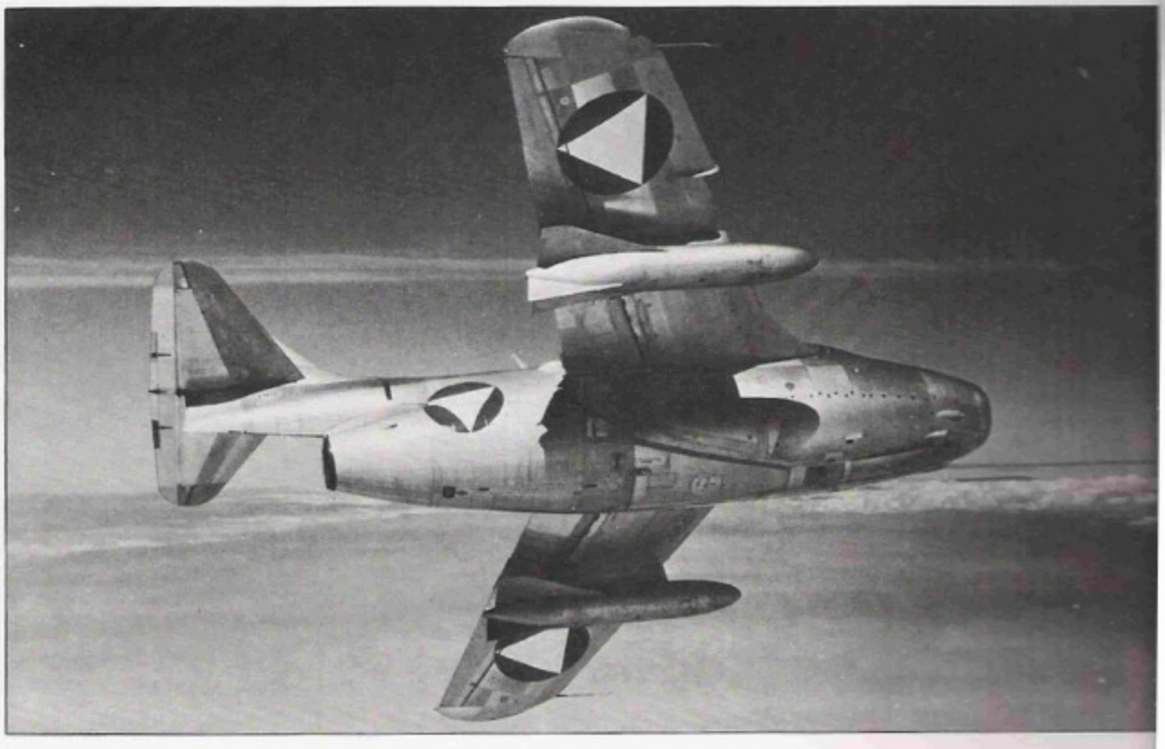
Saab-29

Apodado «Tunnan» (barril) en clara referencia a su voluminosa apariencia, el Saab-29 posee la distinción de ser el primer interceptador europeo con ala en flecha producido en serie. El prototipo de este aparato voló por primera vez el 1 de setiembre de 1948, y el primer modelo de construcción en serie, el J29A, comenzó a entrar en servicio con la Fuerza Aérea sueca (la Flygvapen) en mayo de 1951, en Norrköping.

Impulsado por un único turborreactor Svenska Flygmotor RM2 (versión del reactor de Havilland Ghost construida bajo licencia), se completaron unos 200 ejemplares del J29A antes de que se comenzara a fabricar el Saab-29B, que era una máquina polivalente. La versión de interceptación fue conocida como el J29B, mientras que un derivado especializado en ataque al suelo, capaz de llevar una amplia gama de armamento externo, incluyendo bombas de 250 kg, cohetes aire-aire no guiados con capacidad adicional aire-superficie, y napalm fue designado A29B.

El tercer miembro básico de la familia en aparecer fue el S29C. Era una versión optimizada para tareas de reconocimiento, que contaba con una batería de seis cámaras automáticas en vez del usual cuarteto de cañones Hispano de 20 mm. Realizó su primer vuelo en junio de 1953 y posteriormente adoptaría el ala con el llamado «diente de perro», un borde de ataque que le proporcionaba una mejora en las características de manejo transónico.

El posquemador, de diseño sueco, fue colocado en primer lugar en la versión Saab-29D, en la que se consiguió un significativo aumento de la potencia que a su vez proporcionaba una mejora considerable de las prestaciones en trepada, pero sólo se completaron unos pocos de estos J29D, ya que fue rápidamente sustituido por la versión J29E, la primera en incorporar el borde de ataque del tipo «diente de perro» como estándar. Tanto el posquemador como el citado borde de ataque se incorporarían en la versión definitiva, el J29F, que voló por primera vez el 20 de marzo de 1954 y que como el primer Saab-29B, poseía capacidad doble de interceptación y ataque al suelo. Al terminar la producción en serie, en la primavera de 1956, se habían construido 656 ejemplares de este tipo básico. Algunos permanecieron en activo hasta mediados de los sesenta con la Flygvapen, mientras que unas 30 unidades sirvieron con la pequeña Fuerza Aérea de Austria como cazabombarderos y aviones de reconocimiento, éstos últimos dotados con un enorme contenedor que alojaba tres cámaras Vinten.



El excelente Saab J29 Tunnan (barril) sueco usaba el motor británico Ghost modificado y construido bajo licencia. La versión final, J29F, disponía de posquemador y planta alar mejorada con bordes de ataque en «diente de perro». El J29F de la fotografía fue vendido a Australia.

Características

Saab J29F
Tipo: monoplaza de caza.
Planta motriz: un turborreactor Svenska Flygmotor RM2B de 2 800 kg de empuje con posquemador.
Prestaciones: velocidad máxima 1 060 km/h a 1 500 m; velocidad inicial de trepada 3 600 m por minuto; techo de servicio 15 500 m; alcance de autotraslado 2 700 km.
Pesos: vacío 4 600 kg; máximo en despegue 8 000 kg.
Dimensiones: envergadura 11,00 m; longitud 10,13 m; altura 3,75 m; superficie alar 24,00 m^2.
Armamento: cuatro cañones Hispano de 20 mm, además de dos misiles aire-aire Rb324, o 24 cohetes de 75 mm, o bien ocho cohetes de 180 mm o de 150 mm, o dos bombas de 250 kg.

EE UU

Lockheed F-80 Shooting Star y F-94 Starfire

Aunque precedido en el servicio por el Bell P-59A Airacomet, el Lockheed F-80 Shooting Star es recordado generalmente como el primer caza de reacción norteamericano y fue desarrollado en respuesta a un requerimiento operacional general expedido a mediados de junio de 1943. El diseño y la fabricación del prototipo avanzaron a un paso bastante rápido y el primer aparato, el XP-80, realizó su vuelo inaugural con éxito el 8 de enero de 1944, aunque fue enseguida descartado en favor del XP-80A, que incorporaba un motor bastante más potente, el Allison J33, construido en EE UU.

En abril de 1944 se ordenó su construcción en serie en grandes cantidades, pero posteriormente, tras el final de la guerra, el Shooting Star sufrió diversos recortes, aunque el programa siguió adelante y obtuvo el estadio operativo con la designación de P-80A, encuadrado en el 412.° Grupo de Caza durante 1946, aunque su escasa fiabilidad de servicio y un elevado número de accidentes redujeron significativamente su valía. A pesar de todo, el Shooting Star realizó algunos vuelos importantes, entre los que podrían citarse la primera travesía transatlántica de oeste a este de un reactor, realizada por 16 F-80 del 56.° Grupo de Caza en julio de 1948.

El segundo modelo en entrar en servicio fue el F-80B, que incorporaba numerosas mejoras de detalle, como un revestimiento más fuerte, más potencia motriz y provisión para lanzar cohetes. Sin embargo sólo se completaron 240 ejemplares de este modelo antes de que comenzara a construirse el definitivo F-80C. Esta variante poseía una potencia aún mayor y disfrutaba asimismo de un mejor armamento, por lo que se completaron algo más de 670 ejemplares antes del final de 1950, fecha en la que EE UU se encontraba ya profundamente implicado en la guerra de Corea.

El F-80C fue utilizado ampliamente en este conflicto, y entre sus marcas se anota la ocurrida el 8 de noviembre de 1950, cuando un F-80C logró derribar a un MiG-15, en lo que se creyó que era el primer combate aéreo concluso entre cazas de reacción. Sin embargo, globalmente, el F-80 Shooting Star poseía unas prestaciones inferiores a los cazas soviéticos y fue empleado principalmente como cazabombardero.

Otro tipo que se desarrolló directamente del Shooting Star fue el F-94 Starfire, un interceptador todotiempo. Era un biplaza y de hecho descendía del entrenador T-33A (del TF-80C), y fue ampliamente utilizado por el Mando de Defensa Aérea, construyéndose un total de 854 aparatos en sus tres distintas versiones. La última y más numerosa de ellas fue la F-94C, que adoptaba un motor diferente, y por estar armado con cohetes.

El Lockheed P-80 ya estaba anticuado al estallar la guerra de Corea en junio de 1950 aunque, por razones cuantitativas, fue el caza aliado más importante durante el primer año de conflicto. Este F-80C con número de serie 47-547 sirvió con la 8.ª Ala de Cazabombardeo de la USAF.

El Lockheed F-94B Starfire, primer avión con posquemador que entró en servicio, obtuvo numerosas victorias en Corea. El numerado 50-879, en la ilustración, derribó a un enemigo con sus cuatro ametralladoras y se le ha representado sin sus grandes tanques auxiliares tipo Fletcher.

El Lockheed F-94B-5 n.° 51-5416, en servicio activo en Corea, calienta motores a plena potencia, ilumina con las llamaradas del posquemador la noche coreana e interrumpe el sueño de los soldados. Para despegar a plena carga en verano se empleaban cohetes JATO bajo el fuselaje.

Características

Lockheed F-80C Shooting Star
Tipo: monoplaza de cazabombardeo.
Planta motriz: un turborreactor Allison J33-A-35 de 2 449 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 956 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 2 094 m por minuto; techo de servicio 13 030 m; alcance 1 706 km.
Pesos: vacío 3 738 km; máximo en despegue 7 646 kg.
Dimensiones: envergadura 12,15 m; longitud 10,52 m; altura 3,45 m; superficie alar 22,02 m².
Armamento: seis ametralladoras M3 de 12,7 mm, además de hasta 907 kg de carga exterior o 16 cohetes de 127 mm.

EE UU

Republic F-84F Thunderstreak y RF-84F Thunderflash

El primer prototipo, el Republic XP-84, realizó su vuelo inaugural el 28 de febrero de 1946, impulsado por un motor General Electric J35. Apodado «Thunderjet», el F-84, con ala recta, estuvo en servicio operacional en Corea desde diciembre de 1950, primero como caza de escolta de los bombarderos B-29 y luego como avión de ataque al suelo. El F-84G fue desarrollado para llevar armas nucleares en combates tácticos y fue usado tanto por el TAC (Tactical Air Command) como por el SAC (Strategic Air Command). Algunos F-84G sin sistemas de lanzamiento de armas nucleares fueron también suministrados a diversos países de la OTAN. Se construyó un total de 4 457 ejemplares del Thunderjet en las versiones F-84 y F-84G.

El Republic F-84F Thunderstreak, aunque llevaba la misma designación genérica del F-84 Thunderjet con ala recta, era esencialmente un avión totalmente nuevo, que durante algún tiempo sería la espina dorsal de las fuerzas de ataque táctico de la OTAN, al operar con Bélgica, Francia, Italia, Grecia, Países Bajos, Turquía y Alemania Federal.

Concebido durante 1949 por Republic, el Thunderstreak voló pro primera vez como YF-89F en junio de 1950, aunque el prototipo utilizaba un fuselaje estándar de F-84E con una planta alar en flecha e impulsado por un turborreactor Allison YJ35-A-25 que le proporcionaba un empuje de 2 359 kg. Los primeros vuelos de pruebas de este aparato revelaron rápidamente que sus prestaciones no eran lo suficientemente aceptables y por lo tanto se decidió instalarle un turborreactor británico Sapphire (Wright J65), aunque para la decisión fue necesaria la escalada de la intervención norteamericana en la guerra de Corea. De hecho, sin embargo, el F-84F no entró en acción en este conflicto.

Un Republic F-84B, el primer modelo que entró en servicio, de la 49.ª Ala de Cazabombardeo de la USAF. Las escasas prestaciones del F-84B, particularmente en el despegue, le causaron el apodo de «Marmota».

La adopción de un motor más potente implicó igualmente algunos cambios en el diseño, hasta finales de 1952 el nuevo prototipo no pudo realizar su prime vuelo, fecha para la cual todo el progra ma llevaba varios meses de retraso so

bre el calendario previsto. Diversas dificultades, entre ellas las de la planta motriz y algunos subsistemas del aparato, retrasaron su introducción operacional y hasta enero de 1954 el F-84F no comenzó a servir en el Mando Aéreo Estratégico (SAC), encuadrado en la 506.ª Ala de Caza Estratégica.

En los primeros años de servicio surgieron también diversos problemas que fueron gradualmente subsanados, aunque la llegada de la «Serie Century» ocasionó lógicamente el cese de la carrera del Thunderstreak en la USAF. A pesar de todo, se construyeron 2 711 F-84F, que también sirvieron con las naciones aliadas de EE UU a partir de finales de los cincuenta, y algunos de estos aparatos han estado en servicio hasta hace poco tiempo.

Una versión derivada, dedicada al reconocimiento fotográfico, fue denominada RF-84F Thunderflash, con un desarrollo más o menos normal, y reconocible fácilmente por las características externas: su toma de aire revisada permite la instalación de una batería de cámaras en el extremo de la sección de proa. Incluido el prototipo YRF-84F, se construyeron 716 Thunderflash, la mitad de ellos destinados a servicios en ultramar bajo los términos del Programa de Ayuda de Defensa Mutua.

La Fuerza Aérea de Portugal llegó a tener un total de 119 ejemplares del F-84G durante los años cincuenta. El de la ilustración fue uno de los 70 que combatieron en Angola a partir de 1960.

Uno de los principales aviones de ataque de la campaña de Suez fue el Republic F-84F Thunderstreak del Armée de l'Air. Estos aparatos realizaron incursiones sobre los aeródromos egipcios en misiones de ataque a baja cota.

Un Republic RF-84F Thunderflash del Esk 729 de la Fuerza Aérea danesa, tal como aparecía en 1970. El RF-84F llevaba una batería de cámaras en la proa y las tomas de aire en las raíces alares.

Características

Republic F-84F Thunderstreak
Tipo: monoplaza de ataque y caza.
Planta motriz: un turborreactor Wright J65-W-3 de 3 275 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 1 118 km/h; velocidad inicial de trepada 2 499 m por minuto; techo de servicio 14 000 m; radio de combate, en configuración limpia 724 km; alcance de autotraslado 3 444 km.
Pesos: máximo en despegue 12 701 kg.
Dimensiones: envergadura 10,26 m; longitud 12,23 m; altura 4,39 m; superficie alar 30,19 m^2.
Armamento: seis ametralladoras de 12,7 mm, además de hasta 2 722 kg de carga exterior incluyendo bombas, cohetes y tanques de napalm.

EE UU

Northrop F-89 Scorpion

El desarrollo básico del Northrop F-89 Scorpion comenzó durante 1945, en respuesta a un requerimiento general expedido por la entonces aún Fuerza Aérea del Ejército de EE UU, en demanda de un avión capaz de obtener una velocidad de 845 km/h a 10 670 m de altitud, con un radio de combate de 965 km y la capacidad de poder operar con cohetes aire-aire. Aunque la era del reactor acababa casi de empezar, el requerimiento original exigía un aparato impulsado por un motor de émbolos, pero la mayoría de las seis compañías que respondieron enviando sus propuestas se basaron en proyectos de reactores. En marzo del siguiente año, uno de los cuatro candidatos de la Northrop fue seleccionado para su posterior desarrollo, y la firma obtuvo así un contrato por dos prototipos XP-89 el 13 de junio de 1946, volaron por primera vez a mediados de agosto de 1948. Las pruebas iniciales revelaron algunos problemas y en 1949 se ordenó la producción del modelo con la designación de F-89A. Poco tiempo después, el Scorpión comenzó a sufrir algunas dificultades, la mayoría de ellas centradas alrededor de sus inadecuadas prestaciones, pero otras concernían seriamente a su integridad estructural y se decidió suspender la producción hasta que Northrop erradicara tales fallas. De hecho, sólo se completaron once ejemplares del F-89A, la mayoría de ellos empleados para pruebas operacionales, de forma que fue el F-89B el tipo que entró realmente en servicio operacional en la base de Hamilton.

Se construyó un total de 37 F-89B antes del inicio de la fabricación de la variante, esencialmente similar, F-89C. Por entonces, el F-89 recibió el apodo del «aspirador más grande del mundo», ya que sus motores, instalados muy bajos en el fuselaje, eran propensos a dañarse por ingestión de objetos extraños durante las maniobras en tierra, lo que hizo necesario la instalación de pantallas protectoras en las tomas de aire.

El subtipo más numeroso fue el F-89D, con motores revisados y con sistemas mejorados de control de tiro y armamento, del que se construyeron 682 ejemplares antes de marzo de 1956. Les seguiría el F-89H, armado más pesadamente, del que se completaron 156 unidades en 1956. Posteriormente, 350 ejemplares de la versión inicial F-89D fueron dotados con nuevos sistemas de control de tiro y armamento revisado, con la adopción del misil Douglas MB-1 Genie, modificaciones que fueron conocidas con la designación de F-89J. Sería el primer interceptador con armamento nuclear del mundo y, comenzó a entrar en servicio en la base de Hamilton en enero de 1957, pero tuvo una carrera de servicio en primera línea muy corta, y dejó paso a interceptadores más sofisticados como los McDonnell F-101B, Convair F-102A y Convair F-106A.

Características

Northrop F-89J Scorpion
Tipo: biplaza de interceptación todotiempo.
Planta motriz: dos turborreactores Wright J35-A-35 de 3 266 kg de empuje unitario con poscombustión.
Prestaciones: velocidad máxima 968 km/h a 10 970 m; velocidad inicial de trepada 1 573 m por minuto; techo de servicio 15 600 m; alcance máximo 2 720 km.
Pesos: máximo en despegue 19 319 kg.
Dimensiones: envergadura 18,19 m; longitud 16,33 m; altura 5,36 m; superficie alar 52,2 m^2.
Armamento: dos cohetes con cabeza nuclear MB-1 (AIR-2A) Genie y 104 cohetes FFAR.

El Northrop F-89D Scorpion era un interceptador todotiempo totalmente nuevo, fabricado a partir del fuselaje del F-89. En su alargado morro llevaba un control de tiro Hughes E-6 en lugar de los seis cañones.

David Mackay

EE UU

North American F-86 Sabre

Considerado como el mejor reactor de caza de la posguerra, gracias a su lista de derribos de MiG-15 en Corea, el North American F-86 Sabre permanece aún en servicio de primera línea en algunas fuerzas aéreas, mientras que al mismo tiempo juega un importante papel en el desarrollo de nuevas armas norteamericanas, ya que tanto el Ejército como la Armada de EE UU lo utilizan como blanco no tripulado.

El prototipo del Sabre realizó su primer vuelo el 1 de octubre de 1947, desarrollado a partir de otro producto anterior de la North American para la Armada de EE UU, denominado FJ Fury, aunque la adopción del ala en flecha en una fase inicial de su desarrollo le permitió obtener prestaciones superiores a las inicialmente previstas. La producción de cazas F-86A comenzó enseguida, y con la misma celeridad entraron en servicio en el 1.º Grupo de Caza de la USAF, en la base de March Field, California, en febrero de 1949. El modelo entraría rápidamente en combate al ser los aparatos del 4.º Grupo de Caza trasladados a Japón a finales de 1950, para servir en Corea. Los sucesivos modelos, el mejorado F-86E y F-86F, combatieron asimismo en Corea y entre estas tres versiones juntas reclamaron un total de unos 800 derribos de MiG-15 al coste de sólo 110 Sabre, cifras consideradas como hinchadas en la actualidad.

El modelo final de cazabombardero, producido por la North American, el F-86H, que incorporaba un motor J73 más potente, un fuselaje considerablemente rediseñado, capacidad de combustible adicional y numerosas mejoras de detalle, no tuvo, empero, una carrera muy larga en primera línea, para dejar paso al F-100C Super Sabre en 1957-58.

Aunque es más conocido como caza táctico, el miembro más numeroso de la familia fue el F-86D. Optimizado para misiones de interdicción con el Mando de Defensa Aérea (ADC), el F-86D comenzó su vida, de hecho, como F-95, virtualmente un aparato nuevo en el que la única característica en común con las demás versiones eran sus alas. Para los estándares de la época, el F-86D era un avión bastante sofisticado, que incorporaba un radar de interceptación y un sistema de control de tiro asociado, además de 24 cohetes Mighty Mouse de 70 mm, albergados en una bodega retráctil ventral. De los más de 6 000 aviones Sabre construidos entre 1946 y 1955, al menos 2 504 fueron F-86D.

Muchos pilotos consideraron al Canadair Sabre 6, con motor Orenda 14, el mejor de todos los Sabre y posiblemente el mejor caza de interceptación de la época de los reactores. Este Mk 6 sirvió con el 2. Staffel de la JG 71 (Ala de caza) Richthofen.

Construido como un F-86D-35, este «Sabre-Dog», armado con cohetes, fue uno de los 56 suministrados de segunda mano a la Fuerza Aérea danesa a finales de los años cincuenta. El ilustrado sirvió con el Esk 726, basado en Aalborg, hasta que el escuadrón fue equipado con Lockheed F-104G Starfighter en 1965.

El 23 666, uno de los 390 Canadair CL-13B Sabre Mk 6 entregados a la RCAF, sirvió con el Ala asignada a la OTAN en cuatro bases europeas. Su unidad era el 439.º Escuadrón, con base en Marville, mientras que otros Sabre de la RCAF estuvieron en Gros Tenquin, Baden Soellinger y Zweibrücken, todas ellas cerca de Luxemburgo.

La Fuerza Aérea de Pakistán obtuvo 90 Canadair Sabre Mk 6 con motor Orenda después de la guerra de 1965 con la India, aparatos que fueron utilizados en operaciones durante el conflicto de 1971. Los F-86F pakistaníes, algunos equipados con misiles aire-aire Sidewinder, jugaron un papel decisivo durante los enfrentamientos con la aviación india.

La última versión australiana del Sabre fue la Mk 32. Estos aparatos estaban armados con dos cañones Aden de 30 mm en lugar de las seis ametralladoras usuales. Además, disponían de un motor más ligero, pero de mayor empuje, el Rolls-Royce Avon. Este aparato es uno de los 16 entregados a la Real Fuerza Aérea de Malaysia.

Características

North American F-86H Sabre

Tipo: monoplaza de caza táctica.

Planta motriz: un turborreactor General Electrica J73-GE-3A (GE-3 en los primeros 77 ejemplares), J73-GE-3D ó -3E con un empuje estático máximo al nivel del mar de 4 046 kg.

Prestaciones: velocidad máxima 1 114 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 3 932 m por minuto; techo de servicio 15 485 m; alcance (en configuración limpia) 835 km; alcance de autotraslado 2 913 kg; radio de combate 644 km; velocidad de crucero 883 km/h.

Pesos: vacío 6 276 kg; máximo en despegue 9 912 kg.

Dimensiones: envergadura 11,93 m; longitud 11,84 m; altura 4,57 m; superficie alar 29,1 m^2.

Armamento: cuatro cañones M39 de 20 mm, además de dos bombas de 227 kg, de 340 kg o de 454 kg, o bien 16 cohetes de 127 mm.

F-86 sobre Corea

Todavía en servicio en pequeñas cantidades, el Sabre ha combatido en numerosos escenarios bélicos. Su primera prueba de fuego fue Corea, donde combatió y eventualmente dominó al famoso MiG-15. El F-86 fue uno de los aviones más avanzados desplegados por la USAF en el conflicto y sus pilotos reclamaron la desorbitada cifra de 780 derribos de MiG, aunque el factor decisivo fue la calidad de sus pilotos. El Sabre sigue en activo en las fuerzas aéreas de Taiwan y Pakistán, entre otras, pero fue en Corea donde casi se convirtió en leyenda.

US Air Force

Cuatro F-86F de la 51.ª Ala de Caza de Interceptación, con base en K-13 (Suwon), realizan una patrulla operacional durante la guerra de Corea. El F-86F fue fabricado con el ala «dura» para reducir la ventaja del MiG-15 en combate a gran altitud.

Al estallar el conflicto de Corea en junio de 1950, la Fuerza Aérea de EE UU se hallaba en el punto más bajo de su poderío, en una situación muy similar a la que tenía en 1941. Una proporción sustancial de su inventario operacional lo componía una mezcla de tipos ya obsoletos y aunque se estaba realizando su modernización, ésta era muy lenta y la mayoría de los nuevos modelos que estaban entrando en línea eran casi todos bombarderos para el Mando Aéreo Estratégico (SAC). Los sucesos de Corea demostraron la imperiosa necesidad de mejorar la capacidad táctica también, pero cuando las fuerzas norcoreanas cruzaron el Paralelo 38 el 25 de junio de 1950, la Fuerza Aérea del Extremo Oriente (FEAF, Far East Air Force), cuya zona de operaciones incluía Corea, se encontraba en un estado bastante lamentable en cuanto a material y contaba, como su equipo más moderno con el Lockheed F-80C Shooting Star.

Durante la primera fase de la guerra, afortunadamente, la Fuerza Aérea de Corea del Norte estaba aún peor equipada, por lo que la mayoría de las victorias aéreas iniciales fueron conseguidas por los norteamericanos y, de hecho, el poder aéreo enemigo resultó pronto prácticamente eliminado. A finales de setiembre, la contraofensiva de las Naciones Unidas había obligado a retirar a las fuerzas norcoreanas hacia sus fronteras y el gobierno de Corea del Sur había podido reinstalarse en Seúl; sin embargo, las potencias Aliadas no estaban dispuestas a dejar las cosas tal como estaban y presionaron a Corea del Norte con la intención de reunificar la zona bajo un único gobierno. Fue esta acción la que llevaría al North American Sabre a entrar en las páginas de la guerra en el aire, ya que los chinos, intervinieron en ayuda de los norcoreanos.

El 1 de noviembre de 1950, realizó su debut en combate el Mikoyan-Gurevich MiG-15 con un ataque sobre una patrulla de North American F-51 Mustang, pero el breve incidente quedó inconcluso. No sucedió lo mismo en el primer combate entre reactores, exactamente una semana más tarde, el 8 de noviembre, cuando cuatro F-80C de la 51.ª Ala de Caza de Interceptación de la USAF realizaban una incursión en unas posiciones de artillería antiaérea en el aeródromo de Sinuiju. En esta ocasión, un número similar de MiG-15 cruzó la frontera, pero los cazas se internaron demasiado en Corea y los F-80C pudieron interceptarlos en su retirada. Tras una breve *mêlée*, el teniente Russell Brown se labraría un lugar en la historia al conseguir derribar uno de los MiG-15. En los días siguientes, sin embargo, los chinos se apuntarían las victorias al destruir dos bombarderos B-29 y dañar seriamente tres más.

Naturalmente, había llegado la hora de los modernos cazas de reacción que comenzaron en escolta de los B-29 de la FEAF, y la USAF, impaciente, desplegó en poco tiempo sus nuevos Sabre a la zona de combate. Los F-86A de la 4.ª FIW se desplazaron a la Estación Aeronaval de North Island, en California, donde embarcarían a bordo de dos transportes que los llevaron hasta Japón, para llegar a la Base Aérea de Johnson, cerca de Tokio, el 13 de diciembre.

El Sabre entra en acción

El F-86 entró en combate desde la base avanzada de Kimpo, en Corea, el 17 de diciembre, y enseguida pudo iniciar su cuenta de derribos ya que, en una breve escaramuza entre cuatro Sabre y otros tantos MiG-15, el teniente coronel Bruce Hinton derribó un caza enemigo, el primero de los muchos MiG-15 que caerían ante los Sabre en algo más de treinta meses. Sin embargo, el resultado de los combates no estuvo siempre del lado norteamericano: ya el 22 de diciembre caía derribado el primer F-86A, aunque sería vengado cinco horas después al redamarse el derribo de no menos de seis reactores enemigos de un grupo de más de quince MiG-15 durante un furioso combate. Menos de dos meses más tarde, la 4.ª FIW fue retirada al Japón tras la ofensiva norcoreana de comienzos de 1951 y durante los dos primeros meses de este año los F-86 permanecieron inactivos.

Los combates aéreos se reanudaron en marzo de 1951, pero los primeros encuentros quedaron la mayoría en tablas y hasta el mes siguiente no comenzó a subir de nuevo la cuenta de MiG-15 destruidos, reclamándose 14 enemigos ante los Sabre. El 20 de mayo el capitán James Jabara alcanzó una excepcional distinción al convertirse en el primer *as* de reactores tras derribar su quinto y sexto MiG-15 en una *melée* entre 36 Sabre y 50 MiG-15. A finales de 1951 la superioridad de los F-86A y de los pilotos norteamericanos pareció bastante evidente: se había anunciado la destrucción de al menos 130 MiG-15 con la pérdida de tan sólo 24 Sabre en combate.

Hasta entonces el F-86A había llevado la iniciativa de los combates aéreos en Corea, pero en setiembre de 1951 entró en acción el modelo F-86E, que era una versión idéntica al F-86A con la adopción de un plano de cola horizontal de superficies enterizas que le confería unas mejores cualidades de vuelo. Otra vez sería la 4.ª FIW la encargada de introducir en combate la nueva versión, aunque la transisión adoleció de un ritmo de entrega excesivamente bajo y hasta julio de 1952 no pudo retirarse el último F-86A. Coincidiendo con la conversión de la 4.ª FIW llegó a Corea una segunda unidad con F-86E, la 51.ª FIW, que comenzaría a operar desde Suwon el 1

US Air Force

Una rara fotografía en color tomada en Corea al 4.º Grupo de caza. Los aparatos son F-86E-10 Sabre. Puede verse un carrillo eléctrico de arranque conectado al segundo caza, dispuesto para la puesta en marcha.

US Air Force

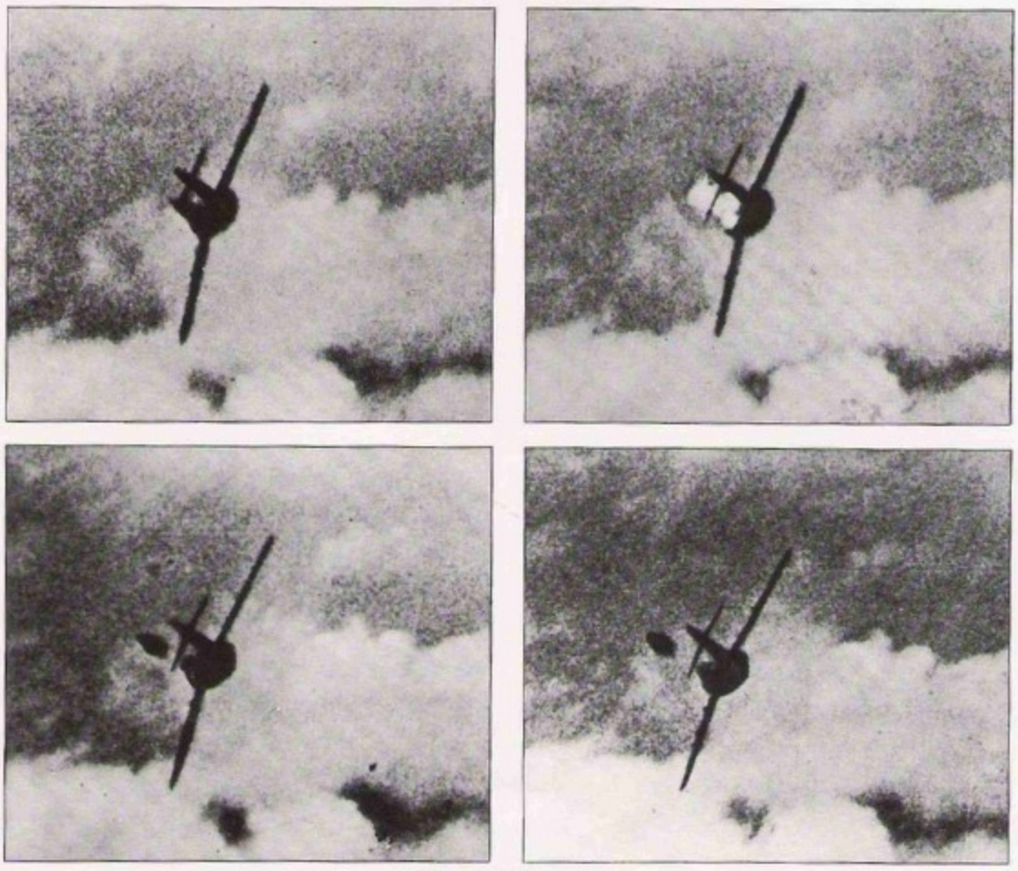
Se emplearon kilómetros de PSP (planchas de acero perforadas) para proporcionar a las bases aéreas surcoreanas superficie apropiada para todotiempo. Esta es la base de Kimpo y el F-86E pertenece al 335.° Escuadrón fel famoso 4.° Grupo de Caza que gozaba del máximo palmarés con P-51 durante la II guerra mundial.

de diciembre de 1951 y pronto comenzó a acumular un impresionante palmarés de derribos.

Estas dos alas de caza fueron las únicas unidades de Sabre en activo sobre Corea en 1952, y durante la segunda mitad de ese año ambas comenzaron a recibir el más capaz F-86F, variante que poseía mayor potencia como resultado de la instalación del turborreactor J47-GE-27. Asimismo contaba también con bordes de ataque ampliados, con unas prestaciones en combate mejoradas, especialmente en alta cota y elevados números de Mach.

La llegada de versiones más potentes del Sabre (y la disponibilidad de una segunda unidad plenamente equipada) ocasionó un mayor número de derribos y se reclamó la destrucción de no menos de 375 MiG-15 durante 1952. También puede apreciarse el grado de superioridad conseguida por los cazas norteamericanos en la cifra de sólo 53 F-86 perdidos en combate con el enemigo durante este mismo período.

Los restantes siete meses que quedaban de la guerra de Corea fueron, aún más espectaculares, ya que se remolcaron otros 287 MiG-15 destruidos con la pérdida de 33 Sabre. La principal razón de esta mayor proporción de derribos fue la introducción de dos Alas más de Sabre en la zona de combate. La primera en aparecer (en Osan) fue la 18.ª Ala de Cazabombardeo, que cambio sus F-51 Mustang por F-86F-30 en enero de 1953 y que consiguió sus primeros derribos de MiG en su primera patrulla sobre el río Yalu, el 25 de febrero. La 18.ª FBW, aunque destinada a operar principalmente como Ala de Cazabombardeo, entró en combate con cazas enemigos frecuentemente, y lo mismo le sucedió a la siguiente en recibir los Sabre, la 8.ª FBW, que anteriormente utilizaba F-80C. La transición comenzó en febrero, en su base de Suwon, para entrar en combate los nuevos aparatos el 8 de abril. De nuevo, los F-86F-30 destacados en la 9.ª FBW se emplearon principalmente como bombarderos, pero no dudaron en enfrentarse a los MiG-15.

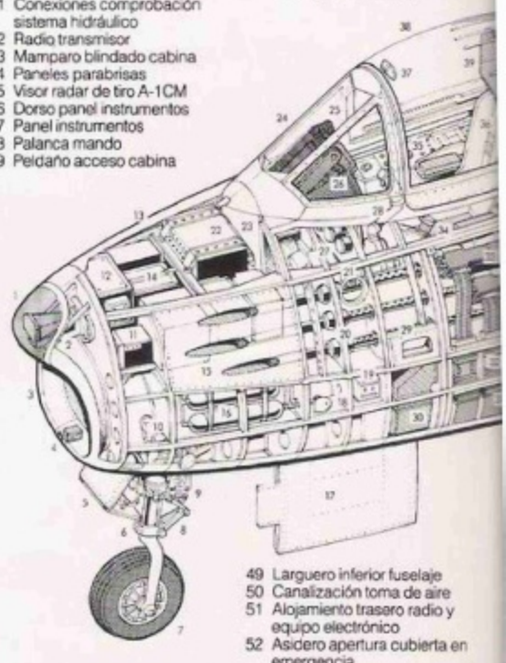


US Air Force

La proporción reclamada de siete a uno en favor del F-86 en combate con los MiG-15 fue, de hecho, demasiado exagerada, pero los cazas de la USAF derribaron casi cuatro enemigos por cada F-86 derribado. Este MiG fue alcanzado el 14 de mayo de 1953 por el F-86E del alférez Edwin. E. Aldrin Jr.

Corte esquemático del North America

1 Radomo
2 Antena radar
3 Toma de aire motor
4 Fotoametralladora
5 Compuertas tren de aterrizaje delantero
6 Vástago para aterrizador delantero
7 Rueda delantera
8 Articulaciones en tijera
9 Válvula de control de giro aterrizador delantero
10 Fijación articulación aterrizador delantero
11 Amplificador visor puntería
12 Alojamiento equipo electrónica y radio
13 Registro de acceso compartimiento electrónica
14 Batería
15 Panel deflector rebufo armas
16 Botellas oxígeno
17 Compuerta alojamiento aterrizador delantero
18 Boca suministro oxígeno
19 Conmutadores apertura cubierta
20 Soportes tubos ametralladoras
21 Conexiones comprobación sistema hidráulico
22 Radio transmisor
23 Mamparo blindado cabina
24 Paneles parabrisas
25 Visor radar de tiro A-1CM
26 Dorso panel instrumentos
27 Panel instrumentos
28 Palanca mando
29 Peldaño acceso cabina
30 Colector vainas usadas
31 Tolvas munición (267 disparos)
32 Canaletas munición
33 Ametralladoras Colt-Browning 12,7 mm
34 Palanca mando gases
35 Consola lateral estribor
36 Asiento lanzable North American
37 Espejo retrovisor
38 Cubierta cabina, deslizable
39 Apoyacabeza asiento lanzable
40 Antenas ADF
41 Blindaje trasero piloto
42 Railes de guía asiento lanzable
43 Asidero cubierta
44 Válvulas presionización puesto pilotaje
45 Paneles blindados laterales
46 Mando compensación estabilizador horizontal
47 Formero principal/larguero frontal
48 Depósito combustible delantero integrado en fuselaje (1 644 litros)



49 Larguero inferior fuselaje
50 Canalización toma de aire
51 Alojamiento trasero radio y equipo electrónico
52 Asidero apertura cubierta en emergencia
53 Antena de cuadro ADF

Los encuentros aéreos en el primer cuatrimestre de 1953 ocasionaron la destrucción mensual de 31 MiG-15 y proporcionaron alguna indicación de la intensidad de los combates que vendrían en los meses de mayo y junio. En el primero de estos dos meses fue quizás más significativa la baja proporción de Sabre derribados: sólo un F-86 cayó, víctima de un MiG-15, mientras que al menos 56 reactores enemigos fueron reclamados como destruidos. Junio fue aún mejor, ya que se reclamaron 77 aparatos enemigos, aunque la proporción de Sabre aumentó al resultar derribados catorce F-86.

Los combates entre los Sabre y los MiG-15 finalizaron el 22 de julio, cuando el teniente Sam Young de la 51.ª FIW obtubo su único derribo de la guerra de Corea, mientras que el último avión cazado por un F-86 fue un Ilyushin Il-12 de transporte, derribado el 27 de julio.

El único país de la Commonwealth capaz de enfrentarse a los MiG-15 fue Sudáfrica, cuyo 2.º Escuadrón, con base en Osan, consiguió un buen palmarés con sus 22 F-86F-30. Sus Sabre volvieron a la USAF y fueron cedidos luego a España; la SAAF adquirió Sabre Mk 6.

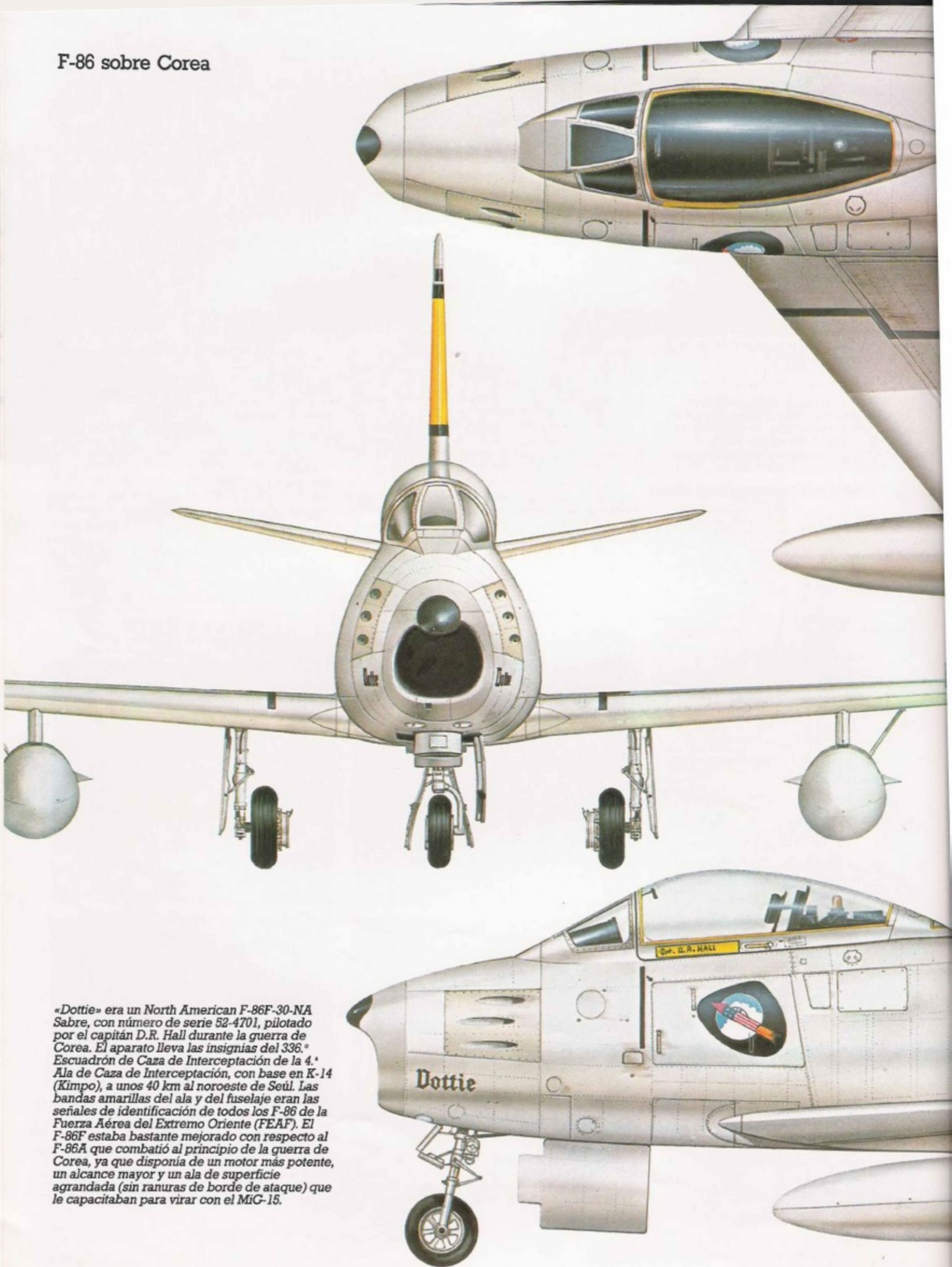
US Air Force

F-86 Sabre

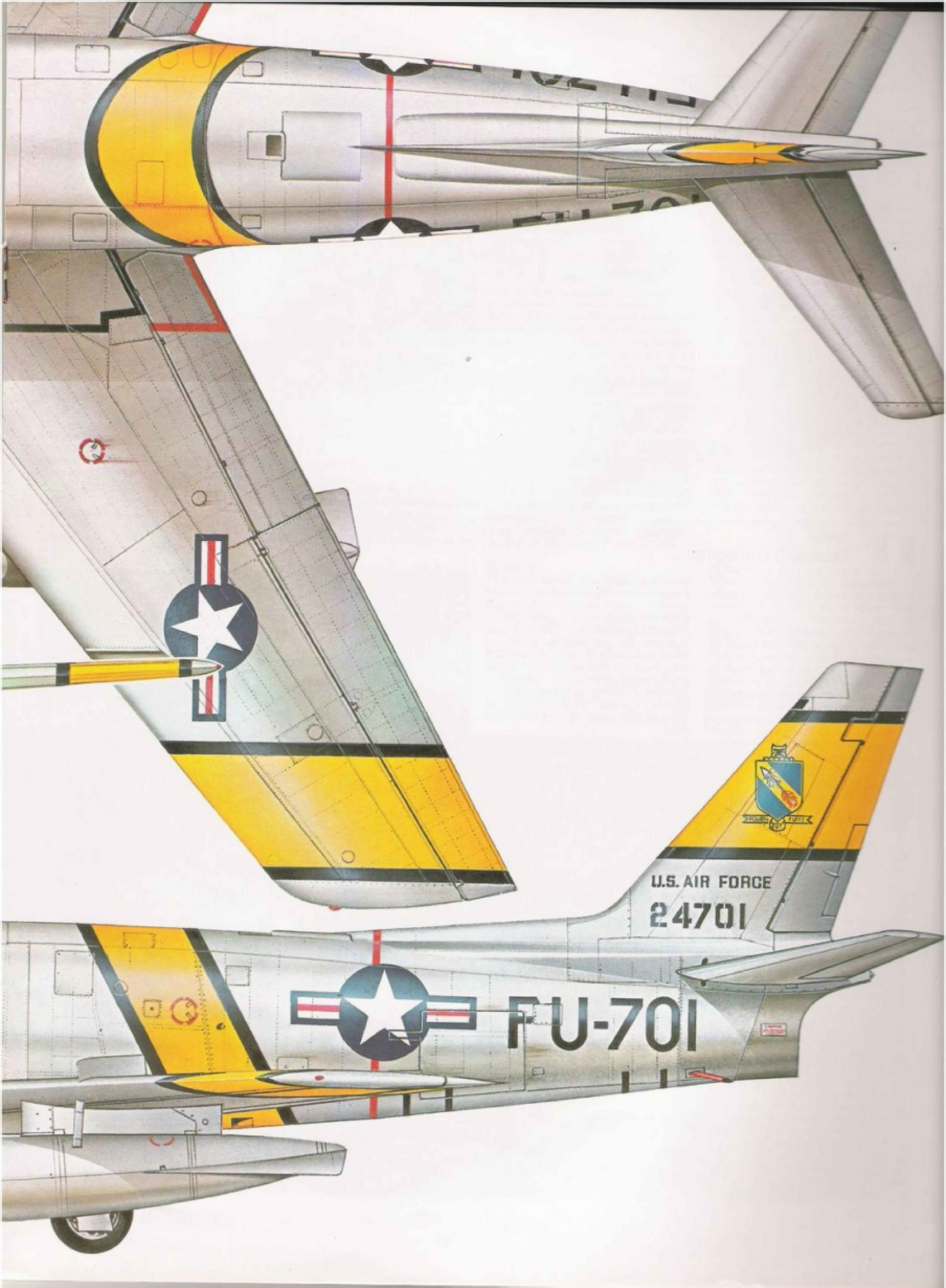
54 Válvula descarga presurización puesto pilotaje
55 Depósito combustible plano estribor
56 Guías slat borde de ataque
57 Slat automático borde de ataque estribor, abierto
58 Cable de mando actuador alerón
59 Tubo pitot
60 Luz navegación estribor
61 Carenado punta alar
62 Alerón estribor
63 Unidad control hidráulico alerón
64 Compensador alerón
65 Flap ranurado estribor, posición abatida
66 Guía flap
67 Luz superior identificación
68 Planta acondicionadora aire
69 Carenado central turbina/generador y arranque
70 Larguero trasero fuselaje
71 Depósitos sistema hidráulico
72 Fijación larguero a la estructura principal
73 Depósito líquido anticongelante del filtro combustible
74 Punto drenaje aire refrigeración
75 Registro acceso al equipamiento del motor
76 Conducto descarga intercambiador término
77 Articulaciones suspensión planta motriz
78 Revestimiento fuselaje
79 Rail guía para extracción motor
80 Depósito de aceite estribor (21,6 litros)
81 Turborreactor General Electric J47-GE-27
82 Purga de aire sistema intercambiador término primario
83 Toma de tierra
84 Tapón llenado combustible
85 Formero inclinado y de separación trasera fuselaje (para desmontaje motor)
86 Fijación larguero superior
87 Conducto de aire para refrigeración compartimiento motor
88 Escape de aire refrigeración
89 Mamparo cortafuegos motor
90 Cámaras combustión
91 Estructura sección trasera fuselaje
92 Conducto drenaje rápido combustible
93 Larguero superior fuselaje
94 Carenado raíz deriva
95 Conducción cables de mando
96 Fijación larguero deriva
97 Cables de mando timón de dirección y estabilizadores
98 Martinete hidráulico estabilizador enterizo
99 Estructura deriva
100 Panel dieléctrico antena alta frecuencia (HF)
101 Estabilizador horizontal estribor
102 Carenado antena dieléctrica borde marginal deriva
103 Antena VHF e IFF
104 Estructura timón de dirección
105 Compensador timón de dirección
106 Luz navegación cola
107 Flap estabilizador horizontal y timón profundidad babor
108 Estructura estabilizador horizontal enterizo
109 Tobera
110 Conducto de descarga drenaje combustible
111 Forro térmico tobera
112 Compensador control de potencia
113 Válvulas hidráulicas de emergencia
114 Alojamiento aerofreno
115 Martinete hidráulico aerofreno
116 Aerofreno babor, abierto
117 Bomba de emergencia sistema hidráulico
118 Admisión aire refrigeración
119 Fijación larguero inferior
120 Carenado borde de fuga raíz alar
121 Depósito combustible principal trasero
122 Alojamiento rueda aterrizador principal
123 Martinete hidráulico retracción
124 Fijación articulación aterrizador principal
125 Martinete hidráulico flap
126 Costillas dorso flap
127 Flap ranurado babor
128 Estructura alerón babor
129 Unidad de mando potencia hidráulica alerón
130 Transmisor brújula giroscópica
131 Carenado punta alar
132 Luz navegación babor
133 Ranura automática borde de ataque babor (posición abierta)
134 Costillas estructurales ranura borde de ataque
135 Larguero frontal
136 Estructura alar en costillas y larguerillos
137 Recubrimiento alar/bisagra borde de ataque
138 Depósito lanzable (454 l.)
139 Soporte depósito lanzable
140 Rueda principal babor
141 Tapón llenado combustible
142 Vástago para alerizador principal
143 Alojamiento depósito combustible, con doble recubrimiento corrugado
144 Depósito combustible integrado en plano babor
145 Interconectores depósito
146 Flejes sujeción panel de recubrimiento
147 Railes guía slat
148 Conducto alimentación combustible
149 Guía cable alerón

© Pilot Press Limited

F-86 sobre Corea



«Dottie» era un North American F-86F-30-NA Sabre, con número de serie 52-4701, pilotado por el capitán D.R. Hall durante la guerra de Corea. El aparato lleva las insignias del 336.° Escuadrón de Caza de Interceptación de la 4.ª Ala de Caza de Interceptación, con base en K-14 (Kimpo), a unos 40 km al noroeste de Seúl. Las bandas amarillas del ala y del fuselaje eran las señales de identificación de todos los F-86 de la Fuerza Aérea del Extremo Oriente (FEAF). El F-86F estaba bastante mejorado con respecto al F-86A que combatió al principio de la guerra de Corea, ya que disponía de un motor más potente, un alcance mayor y un ala de superficie agrandada (sin ranuras de borde de ataque) que le capacitaban para virar con el MiG-15.


U.S. AIR FORCE
24701
FU-701

CANADÁ

Avro Canada CF-100

Usado en pequeñas cantidades en misiones de entrenamiento de guerra electrónica por las Fuerzas Armadas canadienses hasta hace poco tiempo, el Avro Canada CF-100 fue el único caza a reacción de fabricación propia que entró en producción en serie en Canadá. Desarrollado de hecho poco tiempo después del final de la segunda guerra mundial, el primero de los dos prototipos, CF-100 Mk 1, no realizó su vuelo inaugural hasta el 19 de enero de 1950.

La versión de producción inicial sería el CF-100 Mk 2, del que sólo se construyeron diez ejemplares y que en su mayor parte fueron dedicados a tareas evaluativas, siendo sucedidos por el CF-100 Mk 3, que usaba un radar AN/APG-33 en conjunción con una batería de hasta ocho ametralladoras de 12,7 mm. Destinado a servir como caza todotiempo/nocturno, se completaron cerca de 70 CF-100 Mk 3 antes de que se comenzara la producción del definitivo CF-100 Mk 4, versión de la que se construirían 510 ejemplares durante los cincuenta.

Extraordinariamente conocido como «Canuck», el CF-100 Mk 4A estaba dotado con un radar AN/APG-40 e impulsado por un motor a reacción Orenda 9 de 2 948 kg de empuje, que luego sería remplazado por el ligeramente más potente Orenda 11 en la variante CF-100 Mk 4B. El armamento en ambos casos era de ocho ametralladoras de 12,7 mm, complementadas por 104 cohetes de 70 mm instalados en unos contenedores en los bordes marginales de las alas.

El subtipo final fue el CF-100 Mk 5, que incorporaba mayor envergadura alar y equipo mejorado, aunque era bastante más ligero que las primeras versiones gracias a la ausencia de ametralladoras, confiando en los cohetes para sus tareas de interceptación. La producción total de los nuevos CF-100 Mk 5 totalizó 100 ejemplares, 53 de los cuales fueron suministrados a Bélgica, siendo los únicos CF-100 exportados. Además, un considerable número de CF-100 Mk 4 fueron reconstruidos a la configuración más reciente para continuar su servicio en los escuadrones de la aviación canadiense. La carreta operacional del CF-100 como interceptador terminó a comienzos de los sesenta, aunque algunos aparatos fueron posteriormente modificados para servir como «agresores electrónicos» en la elevación de las prestaciones defensivas canadienses.

El Avro Canadá CF-100, impulsado por dos motores Orenda de fabricación autóctona, fue al mismo tiempo el primero y el último caza de reacción diseñado y construido en serie en Canadá. El Mk 4, un soberbio interceptador todotiempo de gran alcance, ilustrado en la fotografía, dispone de un sistema de control de tiro Hughes del tipo de rumbo de colisión.

Características

Avro Canadá CF-100 Mk 5
Tipo: biplaza de caza todotiempo.
Planta motriz: dos turborreactores Orenda 11 de 3 300 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 1 046 km/h a 3 050 m; velocidad inicial de trepada 2 591 m por minuto; techo de servicio 16 460 m.
Pesos: vacío 10 478 kg; máximo en despegue 16 330 kg.
Dimensiones: envergadura 18,54 m; longitud 16,1 m; altura 4,42 m; superficie alar 54,9 m².
Armamento: 104 cohetes de 70 mm en contenedores subalares.

FRANCIA

Dassault Ouragan

El primer caza a reacción totalmente francés que llegó a fabricarse en grandes cantidades fue el Dassault Ouragan. El aparato comenzó su desarrollo poco tiempo después del final de la segunda guerra mundial, y el prototipo realizó su primer vuelo el 28 de febrero de 1949.

Impulsado por un turborreactor Nene, fabricado con licencia, el Ouragan fue construido en número considerable (352 ejemplares) para la Armée de l'Air, con la que sirvió como cazabombardero hasta que su sustitución por el Dassault Mystère IVA a finales de los cincuenta. El auragan también consiguió algunos éxitos en el mercado de la exportación, tras suministrarse 104 a la India y 75 a Israel, de los que algunos permanecieron en servicio con las Fuerzas Aéreas israelíes hasta mediados de los sesenta.

Para los estándares de la época, el Ouragan fue un aparato bastante aceptable, pero nunca sobresaliente, aunque demostró el resurgimiento de la industria aeronáutica francesa en aviones de combate y preparó el camino para los éxitos de los Mystère y Super Mystère que le siguieron.

En lo referente al armamento, el Ouragan estaba bastante bien dotado al disponer de una batería de cuatro cañones Hispano de 20 mm en instalación fija al tiempo que podía llevar hasta 1 000 kg de armamento exteriores lanzable, tales como bombas convencionales, contenedores lanzacohetes y tanques de napalm u otros agentes incendiarios.

Características

Dassault Ouragan
Tipo: monoplaza de cazabombardeo.
Planta motriz: un turborreactor Hispano Suiza Nene Mk 104B de 2 300 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 940 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 2 400 m por minuto; techo de servicio 15 000 m; alcance 920 km.
Pesos: vacío 4 140 kg; máximo en despegue 6 800 kg.
Dimensiones: envergadura 12,28 m; longitud 10,73 m; altura 3,96 m; superficie alar 23,80 m².
Armamento: cuatro cañones Hispano 404 de 20 mm, además de hasta 1 000 kg de carga exterior.

Arriba. El Dassault Ouragan, uno de los cazas más simples diseñados para el motor británico Nene, inició el camino de la compañía francesa para desarrollar el luego famoso Mirage. Este Ouragan perteneció a la EC4 con base en Bremgarten República Federal de Alemania.

Arriba. El Dassault Toofani (en hindi, huracán) de ala recta, alias el familiar MD 450 Ouragan, combatió, en agosto de 1965, en la guerra entre India y Pakistán por Cachemira. Este ejemplar sobrevivió a ese conflicto, pero estaba ya retirado antes de la guerra de 1971.

Derecha. El uso de las mismas bandas amarillas y negras por los aviones israelíes y anglofranceses durante la guerra de Suez de noviembre de 1956 proporcionó argumento (con razón) a Egipto para delatar la conspiración entre Francia, Gran Bretaña e Israel. Este Dassault Ouragan fue uno de los primeros del primer lote de 24 aparatos.

FRANCIA

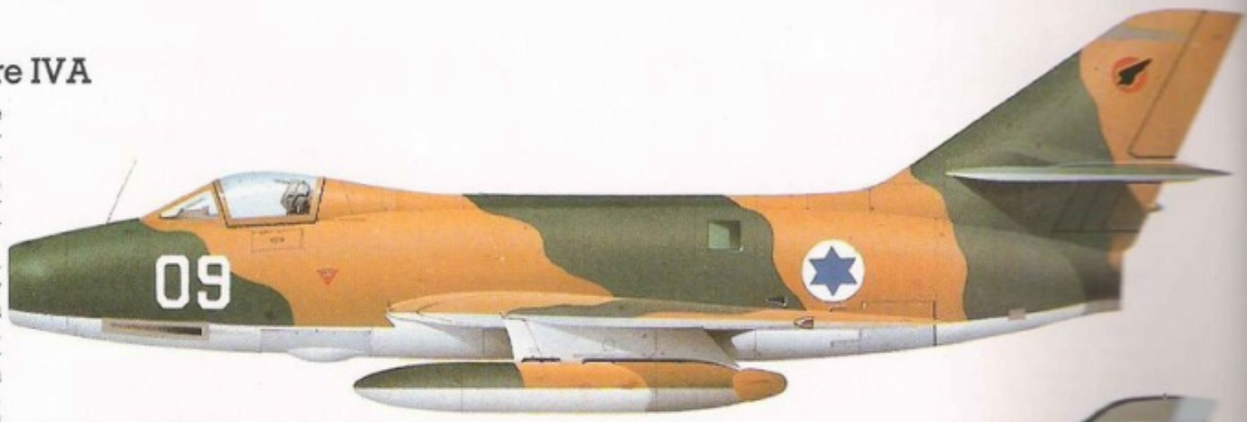
Dassault Mystère IVA

Aunque no era el primer aparato que llevaba el nombre de Mystère, la versión Mystère IVA difería considerablemente de su predecesor, el Mystère IIC, que había disfrutado de una corta carrera operacional con la Fuerza Aérea francesa (la Armée de l'Air).

El prototipo de este caza voló por primera vez el 28 de setiembre de 1952, y de hecho, el Mystère IVA había sido en su mayor parte financiado por EE UU, pues fue objeto de dos importantes pedidos de compensación que cubrían la fabricación de 325 ejemplares en total. Los ejemplares del lote inicial fueron provistos de turborreactores Hispano-Suiza Tay 250A con 2 850 kg de empuje, pero poco después se instaló el más potente turborreactor Verdon 350; otras notables diferencias entre el Mystère IIC y el Mystère IVA se centraban en el ala y en la estructura del fuselaje, que incorporaba una flecha alar más acentuada y reducía la proporción espesor cuerda, mientras que el fuselaje era mucho más robusto. El armamento integrado consistía en una pareja de cañones DEFA de 30 mm situados en la parte delantera del fuselaje, debajo de la cabina, pero también podía llevar en soportes subalares, bombas de 227 kg o de 454 kg, así como contenedores lanzacohetes, en el caso de ser utilizado en misiones tácticas.

Su introducción en el inventario operativo ocurrió en 1955, cuando el Mystère IVA comenzó a entrar en servicio con la 12.ª *Escadre* en Cambrai. Sin embargo, la llegada del Mirage a comienzos de los sesenta ocasionó que el Mystère IVA fuera relegado progresivamente a segunda línea y a tareas de entrenamiento durante ese mismo decenio y sólo hace muy pocos años el modelo ha sido finalmente dado de baja en la Armée de l'Air en Cazaux.

Además de Francia, las Fuerzas Aéreas de India y de Israel también utilizaron este tipo en grandes cantidades durante varios años, con los que el Mystère IVA entró en combate. La producción total ascendió a 421 ejemplares, cifra con la que se cerró la línea de fabricación a finales de 1958. Financiado con dinero norteamericano, la mayoría de los supervivientes han sido devueltos a la USAF, pendientes de su destino final.



Israel construyó su propia fuerza de cazas reactores fundamentales con aviones franceses Dassault. Los Ouragan, de ala recta, constituyeron el primer lote, al que luego seguirían 60 cazas Mystère IVA, con los que se equipó a tres escuadrones de la Heyl Ha'Avir durante casi veinte años.

Como los israelíes, los 110 Dassault Mystère IVA suministrados a India también participaron en numerosos combates aéreos. Operaron tanto en misiones de defensa aérea como de ataque al suelo, acompañaron a los Toofanis (Ouragan) al combatir contra Pakistán y, posteriormente, China.

Características

Dassault Mystère IVA
Tipo: monoplaza de caza.
Planta motriz: un turborreactor Hispano-Suiza Verdon 350 de 3 500 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 1 120 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 2 700 m por minuto; techo de servicio 15 000 m; alcance (en configuración limpia) 915 km; alcance de autotraslado 1 690 km.
Pesos: vacío 5 870 kg; máximo en despegue 9 500 kg.
Dimensiones: envergadura 11,12 m; longitud 12,85 m; altura 4,60 m; superficie alar 32,00 m^2.
Armamento: dos cañones DEFA de 30 mm, además de dos bombas de 454 kg o cuatro de 227 kg, o bien dos contenedores de 36 cohetes de 37 mm.

Un Dassault Mystère IVA de la Fuerza Aérea francesa. El Mystère IV entró en servicio en 1955 con la 12.ª Escadre *en Cambrai y fue dado de baja al ser sustituido por el Mirage III a comienzos de los años sesenta. El avión fotografiado pertenece al EC 1/8 Saintonge.*

Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation

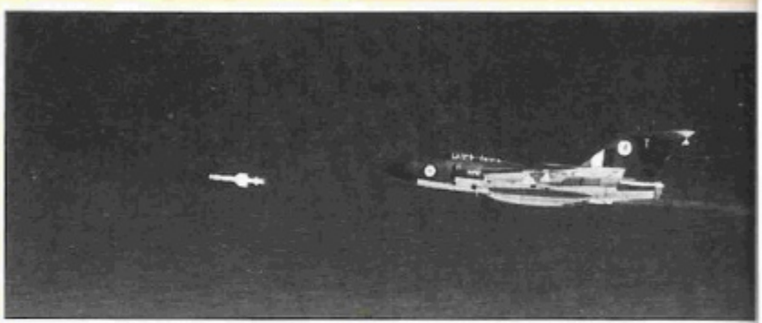
La defensa aérea en los años cincuenta

Durante los cincuenta, la defensa aérea permaneció principalmente en manos de los interceptadores tripulados y se mantuvieron enormes flotas de cazas para contrarrestar la amenaza de los bombarderos enemigos. Al final del decenio ya se vislumbraba el poderío de los misiles superficie-aire y el futuro de los interceptores pareció debilitarse.

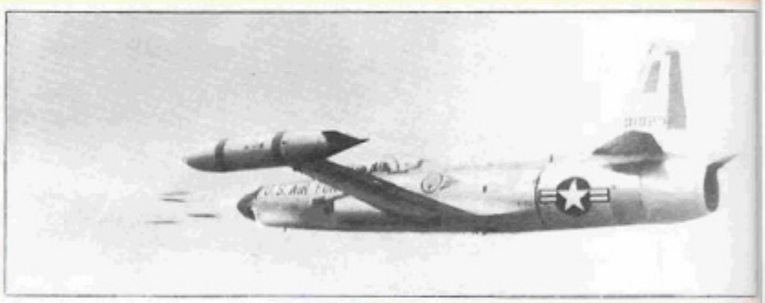
Durante la mayor parte de los años cincuenta las misiones de defensa aérea fueron todavía prerrogativa de los interceptores tripulados y la mayoría de las fuerzas aéreas de todo el mundo poseían grandes flotas de este tipo de aparatos para salvaguardar sus respectivas soberanías ante la amenaza representada por los bombarderos. El radar, que en algunos aspectos aún estaba poco desarrollado, jugaba un importante papel en el control del espacio aéreo pero, frecuentemente, era ineficaz, especialmente en la detección de aviones en vuelo a baja cota, por lo que la mayoría de los países se veían obligados a mantener un desproporcionado cuerpo de observadores terrestres a fin de conseguir aviso ante los posibles intrusos en rasante. Esencialmente, los métodos y sistemas empleados en la defensa aérea a comienzos de este decenio eran básicamente los mismos de la segunda guerra mundial, y quizás no se hubieran efectuado ciertas mejoras si no hubiese existido la amenaza de una determinada e importante fuerza de bombarderos.

Las crisis de Berlín y Checoslovaquia, junto con la guerra de Corea, proporcionaron el empuje necesario para emprender una mejora radical de las defensas aéreas del continente europeo y América del Norte. Una temprana manifestación de esta tendencia fue la introducción de versiones especializadas de cazas ya existentes para cubrir las misiones todotiempo y de interceptación nocturna. Sin embargo, estos aparatos (principalmente Venom, Meteor, Shooting Star y Sabre) eran de hecho una solución provisional y todavía se retrasaría algunos años la aparición de los primeros interceptadores nocturnos específicamente construidos para ello. Incluso entonces, los interceptadores todotiempo iniciales, como el Northrop F-89 Scorpion, el Avro Canada CF-100 y el Gloster Javelin, eran grandes y relativamente voluminosos. Más aún, conservaban un armamento compuesto por cohetes no guiados y cañones y hasta la segunda mitad del decenio no comenzarían a estar disponibles en cantidades apreciables los primeros misiles guiados por radar y cabeza buscadora, uno de los primeros sería el Hugues Falcon.

A medida que entraban en servicio aviones más capaces, se incrementaron los esfuerzos para mejorar las prestaciones y el alcance de los radares, especialmente en EE UU y Canadá, donde se construyó una cadena de estaciones de radar (conocida como la Pinetree Line) a comienzos de los cincuenta, suplementada poco tiempo después por la Mid-Canada Line, a lo largo del paralelo 55, y la DEW Line (Distant Early Warning, alerta temprana lejana) en el Círculo Polar Ártico, a lo largo del paralelo 69. Las pruebas del equipo de esta última se iniciaron en 1953 y la necesidad fue considerada tan urgente que la línea DEW estaba ya en servicio operacional el 1 de agosto de 1957 para suministrar la alerta avanzada ante cualquier posible ataque de bombarderos por el norte. El incremento de la cobertura en las costas oriental y occidental no fue fácil de conseguir, pero provisionalmente cumplieron la tarea una mezcla de buques equipados con radar, las torres de emplazamiento tipo llamadas «Texas Towers» y aviones de alerta temprana y control (los Lockheed RC-121). Los tres sistemas se encontraban en funcionamiento normal en 1957, momento en el que ya estaban operacionales, o próximos a entrar en servicio, cazas más capaces, como el McDonnell F-101 Voodoo o el Convair F-102 Delta Dagger. En Europa, los problemas eran geográficamente más pequeños, aunque también aquí habían aparecido aviones más sofisticados en escena, como el English Electric Lightning y el Dassault Super Mystère, además de misiles europeos como el Firestreak o el Nord AA.20. También se habían realizado mejoras en el campo de la alerta temprana con el despliegue de radares más capaces, pero a finales de los cincuenta el énfasis se situó en la defensa antiaérea mediante la instalación de sistemas de misiles superficie-aire en emplazamientos fijos y algunos expertos comenzaron a especular con la posibilidad de que los días de los cazas interceptadores tripulados habían pasado: en el futuro toda la defensa aérea podría ser encomendada a los misiles. Sin embargo, la defensa aérea durante el resto del decenio fue realizada satisfactoriamente por cazas tripulados y tipos como el Hawker Hunter y el Sabre durante el día, mientras que los Javelin, CF-100 y Sud-Ouest Vautour eran empleados por la noche o con malas condiciones atmosféricas. Tácticamente, los métodos utilizados habían cambiado muy poco.



Un misil aire-aire Firestreak disparado desde el XH707, un Gloster Javelin FAW.Mk 9 (reconstruido de un Mk 7) del 23.° Escuadrón de la RAF. El Javelin estuvo en producción entre 1955 y 1962, pero a partir de 1960 solo se reconstruyeron algunos Mk 9 al instalarles motores con posquemador.



Arriba. El último de los cazas Lockheed de la serie iniciada con el XP-80 en enero de 1944, el F-94C Starfire, pesaba el doble que su ancestro. En la fotografía un F-94C dispara sus cohetes FFAR de proa.

Arriba. Fotografiados en vuelo sobre la sima más alta de EE UU (el monte McKinley, en Alaska) en 1954, estos Northrop F-89D Scorpion de caza nocturna regresan a su base de Eilson. Los bordes marginales y las colas fueron pintadas en rojo para permitir una más fácil localización.

Izquierda. Una formación en «V» de cazas Meteor NF.Mk 14 del 152.° Escuadrón, con base en Wattisham y luego en Stradishall entre 1954 y 1958. El 152.° sería disuelto posteriormente.

Crown Copyright

GRAN BRETAÑA

Gloster Meteor

El Gloster Meteor, primer caza a reacción en entrar en servicio operacional con la Royal Air Force y único reactor aliado que realizó misiones de combate durante la segunda guerra mundial, comenzó su carrera como respuesta a la Especificación F.9/40, que solicitaba un monoplaza de interceptación. El motor de reacción estaba todavía en sus inicios cuando se comienza este proyecto, lo que obligó, debido a la escasa potencia de los primeros motores de este tipo, a la adopción de la configuración bimotora desde el principio. Con el impulso de la guerra, el progreso del diseño fue muy rápido y en febrero de 1941 la Gloster recibió un contrato para producir doce prototipos, aunque sólo llegaron a completarse ocho de estos prototipos. El primero de ellos comenzó sus pruebas en tierra en junio de 1942 con cuatro tipos de motores, pero hasta el 5 de marzo de 1943 no pudo finalmente realizar su primer vuelo. El despegue inaugural lo llevó a cabo el quinto de los prototipos y entonces, el Meteor había ya conseguido la orden de producción en serie, para entrar en servicio algunos ejemplares del lote inicial de Meteor F.Mk I con el 616.° Escuadrón el 21 de julio de 1944. Dos semanas más tarde, el aparato abría su cuenta de derribos al destruir una bomba volante V-1.

El siguiente modelo que entró en servicio fue el Meteor F.Mk III, encuadrado en los Escuadrones 616.° y 504.°, y empleado principalmente en tareas de ataque al suelo. Sin embargo sólo se construyeron 280 ejemplares antes de que llegara el día de la victoria.

Los Meteor F.Mk 8 del 77.° Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana fueron los únicos cazas de reacción de construcción británica que combatieron en la guerra de Corea. Sus mediocres prestaciones como interceptador le relegaron a misiones de ataque al suelo.

Por esas fechas comenzó la producción del Meteor F.Mk 4, con motores más potentes, construyéndose 583 ejemplares entre 1945 y 1950, época en la que ya estaba en servicio el Meteor F.Mk 8. Este último modelo también fue fabricado bajo licencia en Bélgica y en los Países Bajos. El biplaza doblemando Meteor T.Mk 7, desarrollo del Meteor F.Mk 4 y fabricado por iniciativa privada, estaba destinado al entrenamiento y se construyó también en considerables cantidades (cerca de 600) a partir de 1948, mientras que entre las demás versiones monoplazas se encontraba el Meteor FR.Mk 9 y el Meteor PR.Mk 10.

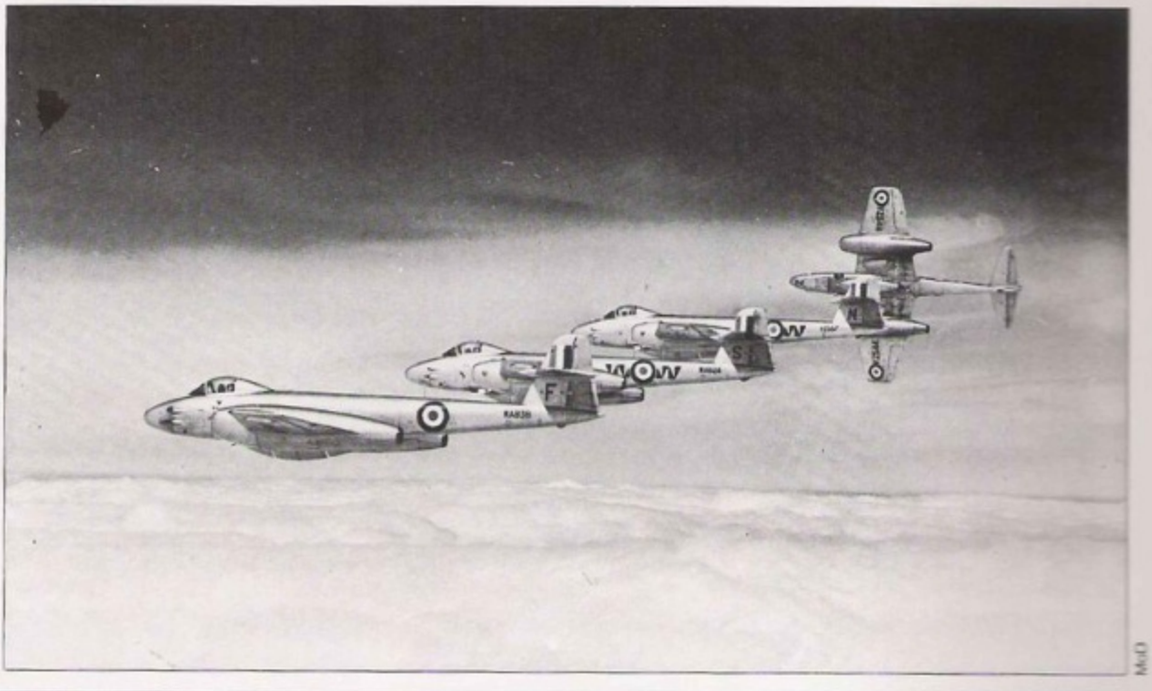
Además de su intenso servicio como caza diurno, el Meteor también fue adaptado satisfactoriamente a las misiones de caza nocturna, aunque como biplaza. La versión inicial de estas misiones sería el Meteor NF.Mk 11, sucedido por el Meteor NF.Mk 12 con radar diferente, el NF.Mk 13 con equipo tropical y por el Meteor NF.Mk 14 con cabina de visión amplia. Las producciones de caza nocturna llegaron a totalizar finalmente 578 ejemplares, algunos de los últimos modificados para misiones de remolque de blancos con la designación Meteor TT.Mk 20, mientras que la mayoría de los monoplazas sirvieron luego como blancos no tripulados con la designación Meteor U.Mk 15, Meteor U.Mk 16 y Meteor U.Mk 21.

Características

Gloster Meteor F.Mk 8
Tipo: monoplaza de caza.
Planta motriz: dos turborreactores Rolls-Royce Derwent RD.8 de 1 633 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 953 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 2 134 m por minuto; techo de servicio 13 410 m; alcance (en configuración limpia) 1 110 km.
Pesos: vacío 4 846 kg; máximo en despegue 7 836 kg.
Dimensiones: envergadura 11,33 m; longitud 13,26 m; altura 4,22 m; superficie alar 32,52 m².
Armamento: cuatro cañones Hispano de 20 mm.

El Meteor F.Mk 8 constituyó la espina dorsal del Mando de Caza de la RAF hasta la introducción del Hunter. Estos cuatro llevan los característicos rectángulos negro y amarillo, «piel de tigre», del 74.° Escuadrón con base en Horsham St Faith.

Arriba. La versión de caza nocturna final del Meteor fue el NF.Mk 14. Estos cuatro aparatos lucen las insignias en damero rojo y negro del 85.° Escuadrón, con base en West Malling.



GRAN BRETAÑA

de Havilland Vampire

El de Havilland Vampire, que posee la distinción de ser el primer caza reactor monomotor británico, voló por primera vez en forma de prototipo desde Hatfield el 20 de setiembre de 1943, justamente 16 meses después de haber comenzado los trabajos de diseño. La producción sería asignada a English Electric y hasta 1946 la versión Vampire F.Mk 1 no comenzó a entrar en servicio operacional con la Royal Air Force.

El modelo de producción inicial fue enseguida sustituido por el Vampire F.Mk 3 y objeto del primer pedido de exportación, al adquirir Noruega cuatro aparatos y 85 Canadá. Además, el modelo se fabricó también en Australia, bajo licencia, hasta completarse en total

El Vampire fue el primer caza reactor adoptado por la Fuerza Aérea francesa. Los Vampire FB.Mk 5, como el de la ilustración, fueron importados y luego construidos bajo licencia por la SNCASE, que completó unos 250 SE.535 Mistral con motor Nene.

80 ejemplares de Vampire FB.Mk 30, que difería del Vampire F.Mk 3 básico por estar impulsado mediante un turborreactor Nene sustancialmente mucho más potente.

El siguiente modelo en importancia fue el Vampire FB.Mk 5, que incorporaba un ala reforzada, de envergadura más reducida. Destinado principalmente para realizar ataques contra el suelo, esta variante fue con mucho el subtipo de mayor éxito: sería exportado a once naciones de ultramar, entre ellas Egipto, Finlandia, Francia, Iraq, Noruega, Suecia y Venezuela, además de ser construido bajo licencia en Francia, Italia y Suiza. El Arma Aérea de la Flota recibió asimismo numerosos Sea Vampire para equipar sus portaaviones.

La versión monoplaza del Vampire terminó con el Vampire FB.Mk 9, esencialmente un Vampire FB.Mk 5 dotado con sistemas de acondicionamiento de aire en la cabina, y de los que se entregarían algunos ejemplares a la RAF, así como a Ceilán, Jordania y Rhodesia.

La restante versión del Vampire con capacidad bélica fue el caza Vampire NF.Mk 10, un biplaza de caza nocturna/todotiempo. El Vampire de caza nocturna sirvió con la RAF hasta mediados de los cincuenta. El NF.Mk 10 fue también suministrado a la India en pequeñas cantidades, pero ya ninguno de ellos se encuentra en servicio.

La producción del Vampire terminó con el Vampire T.Mk 11 y el Vampire T.Mk 22, ambos biplazas, uno para la RAF y otro para el Arma Aérea de la Flota respectivamente, con lo que un total de 804 aparatos entre 1951 y 1958. Esta versión consiguió un considerable éxito en el mercado de exportación.

Arriba. El WR211 fue construido por Fairey como un FB.Mk 9 y perteneció solo al 32.° Escuadrón, en Nicosia y Shallufa. El FB.Mk 9 fue diseñado específicamente para el servicio en ultramar.

Derecha. El caza nocturno Vampire fue desarrollado por iniciativa privada para ser exportado a Egipto, pero un embargo de armas a este país llevó a los 78 aparatos construidos a la RAF, donde sustituyeron a versiones de caza nocturna del veterano Mosquito. Un aparato del 25.° Escuadrón, con base en Coltishall, va a despegar.

MoD

Características
de Havilland Vampire FB.Mk 5
Tipo: monoplaza de ataque al suelo y caza.
Planta motriz: un turborreactor de Havilland Goblin 35 de 1 520 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 882 km/h a 9 145 m; velocidad inicial de trepada 1 463 m por minuto; techo de servicio 13 045 m; alcance 1 963 km.
Pesos: vacío 3 304 kg; máximo en despegue 5 620 kg.
Dimensiones: envergadura 11,58 m; longitud 9,37 m; altura 1,88 m; superficie alar 24,34 m².
Armamento: cuatro cañones Hispano de 20 mm, además de hasta 907 kg de carga exterior.

Los Vampire se utilizaron ampliamente para los «pilotos de fin de semana» de la Real Fuerza Auxiliar. En la fotografía, tres Vampire F.Mk 3 del 601.° Escuadrón «County of London» estacionados en la base de Takali, Malta, en el verano de 1952. Todos los escuadrones auxiliares en la base de la Royal Air Force fueron disueltos en el año 1957.

RAF Museum of Aerospace

GRAN BRETAÑA

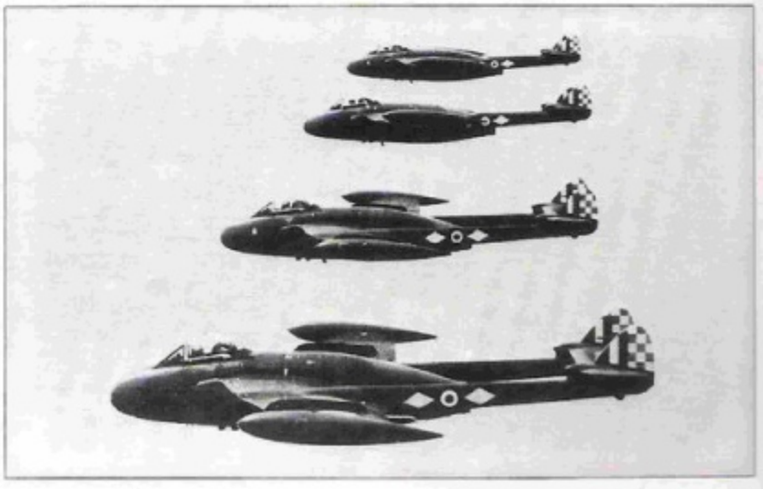
de Havilland Venom

El de Havilland Venom, básicamente una versión alargada del Vampire, ha demostrado su notable longevidad como avión de caza ya que todavía algunos prestan servicio en Suiza. El prototipo del Venom realizó su primer vuelo el 2 de setiembre de 1949, y el modelo de serie inicial sería el cazabombardero Venom FB.Mk 1, que entró en servicio con la Royal Air Force durante el verano de 1952, al tiempo que, entre 1953 y 1957, se construían algunos ejemplares bajo licencia en Suiza con la designación Venom FB.Mk 50.

La producción para la RAF continuó con las versiones Venom NF.Mk 2 y Venom NF.Mk 3, ambos biplazas de caza nocturna, que estuvieron en servicio entre 1953 y 1957, cuando los últimos Javelin comenzaron a remplazarlos. Algunos Venom de caza nocturna estuvieron encuadrados en la Real Fuerza Aérea sueca hasta comienzos de los sesenta.

La última versión construida para la RAF sería el Venom FB.Mk 4, que difería del Venom FB.Mk 1 al disponer de alerones y timón de dirección asistidos para mejorar el control y la estabilidad a altas velocidades subsónicas. También se le hicieron algunas modificaciones a las derivas y este modelo incorporaría asimismo un motor ligeramente más potente. En total se construyeron 100 ejemplares en Suiza, aunque conservaron la misma designación oficial que los pri-

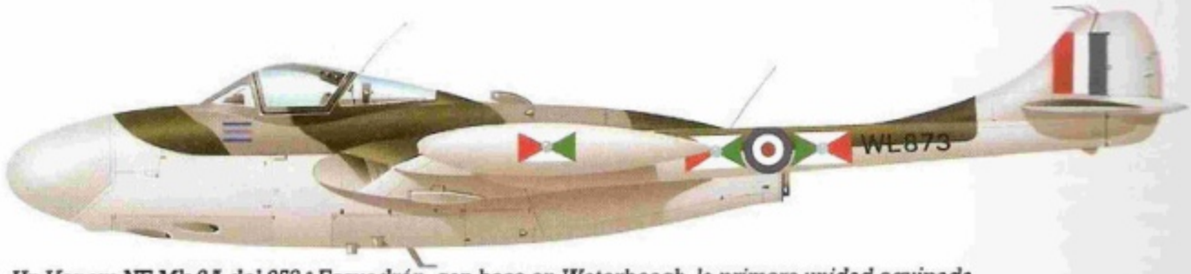
El 14.° Escuadrón de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda jugó un importante papel durante la Operación «Firedog», en Malaca. Equipado con Venom FB.Mk 1 alquilados a la RAF, la unidad realizó centenares de salidas contra blancos de la guerrilla.



MoD

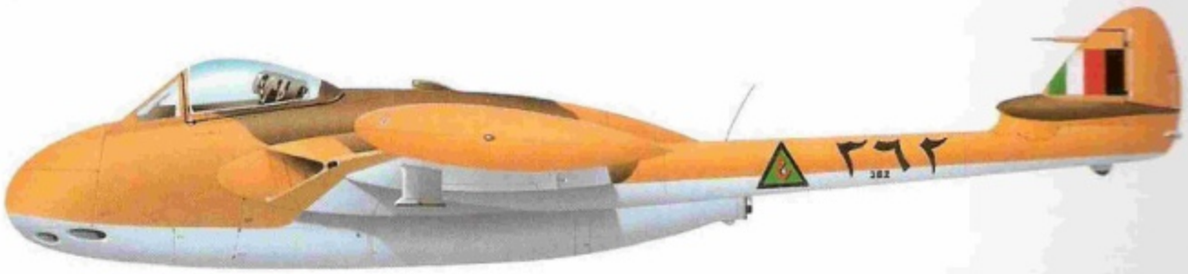
meros fabricados bajo licencia.

Además de los tipos basados en tierra, se completaron 262 biplazas de caza nocturna embarcada para el Arma Aérea de la Flota, con la designación de Sea Venom FAW.Mk 20, Sea Venom FAW.Mk 21 y Sea Venom FAW.Mk 22, que al final serían remplazados por el Sea Vixen. La Aéronavale francesa utilizó los Venom de caza nocturna desde sus portaaviones durante algunos años, aunque en esta ocasión se trataba de aparatos construidos bajo licencia por Sud-Est y conocidos como Aquilon.



Un Venom NF.Mk 2A del 253.° Escuadrón, con base en Waterbeach, la primera unidad equipada con este modelo. El caza nocturno Venom fue inicialmente criticado por su carencia de asientos lanzables, aunque se le instalaron posteriormente. Los cazas nocturnos Venom se exportarían a Suecia, donde operaron hasta mediados de los años sesenta.

Características
de Havilland Venom FB.Mk 4
Tipo: monoplaza de caza y ataque al suelo.
Planta motriz: un turborreactor de Havilland Ghost 105 de 2 336 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 961 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 2 204 m por minuto; techo de servicio 14 630 m; alcance 1 730 km.
Pesos: vacío 3 674 kg; máximo en despegue 7 180 kg.
Dimensiones: envergadura 12,70 m; longitud 10,06 m; altura 2,03 m; superficie alar 25,99 m².
Armamento: cuatro cañones Hispano de 20 mm, además de 907 kg de armas lanzables externas.



La Fuerza Aérea iraquí recibió unos 30 Venom FB.Mk 50 entre 1954 y 1956, y con ellos se equiparon los Escuadrones 5.° y 6.° de Habbaniya. Fueron eventualmente remplazados en servicio por Hawker Hunter. El Venom se exportó a Venezuela y Suiza, donde todavía operan algunos.

GRAN BRETAÑA

Hawker Hunter

Considerado como el mejor avión de combate y de mayor éxito diseñado y construido en Gran Bretaña, el Hawker Hunter voló por vez primera en forma de prototipo el 20 de junio de 1950 y todavía permanece en servicio, treinta años después.

Las versiones iniciales de serie para la Royal Air Force comprendían el Hunter F.Mk 1 impulsado por un motor Avon 113 de 3 425 kg de empuje y el Hunter F.Mk 2 con un motor Sapphire 101 de 3 629kg, aunque las prestaciones entre ambas versiones no eran muy distintas. Los primeros Hunter, que entraron en servicio operacional a mediados de 1954, fueron básicamente empleados como interceptadores diurnos de corto alcance, tras solucionarse en cierta medida las limitaciones de su radio de acción en el Hunter F.Mk 4 y Hunter F.Mk 5 con capacidad de combustible interna aumentada, además de llevar dos tanques auxiliares de combustible de 455 litros en soportes subalares. Estos dos modelos volaron por primera vez en octubre de 1952 y entraron rápidamente en servicio. El Hunter F.Mk 4 se convirtió además en el primer subtipo que consiguió pedidos de exportación, al adquirir las Fuerzas Aéreas de Bélgica y de los Países Bajos cantidades bastante considerables (la mayoría de ellos para ser construidos bajo licencia), mientras que Suecia, Dinamarca y Perú recibieron algunos Hunter F.Mk 50, Hunter F.Mk 51 y Hunter F.Mk 52.

La última versión monoplaza en entrar en producción en serie fue el Hunter Mk 6, que voló por primera vez como prototipo el 22 de enero de 1954 y que incorporaba el turborreactor Avon 203, sustancialmente más potente, con 4 559 kg de empuje. La fabricación de esta versión fue realizada en Gran Bretaña, Bélgica y los Países Bajos, eventualmente se convirtió en la versión más ampliamente usada de todas al proporcionar la base para los aviones que se exportaron a India (el Hunter F.Mk 56), a Suiza (el Hunter F.Mk 58), y a Iraq (el Hunter F.Mk 59), entre muchos otros. Por además un número considerable de aparatos de la RAF fueron posteriormente mejorados y designados Hunter FGA.Mk 9 y Hunter FR.Mk 10, optimizados para misiones de ataque al suelo y reconocimiento respectivamente. Ya en una fase temprana se desarrolló una versión biplaza de entrenamiento, que realizó su primer vuelo en julio de 1955. Conocida como Hunter T.Mk 7, disponía de una configuración de asientos lado a lado y se construiría en cantidades considerables. La mayoría de los países extranjeros que adquirieron Hunter compraron a sí mismo biplazas para tareas de entrenamiento.

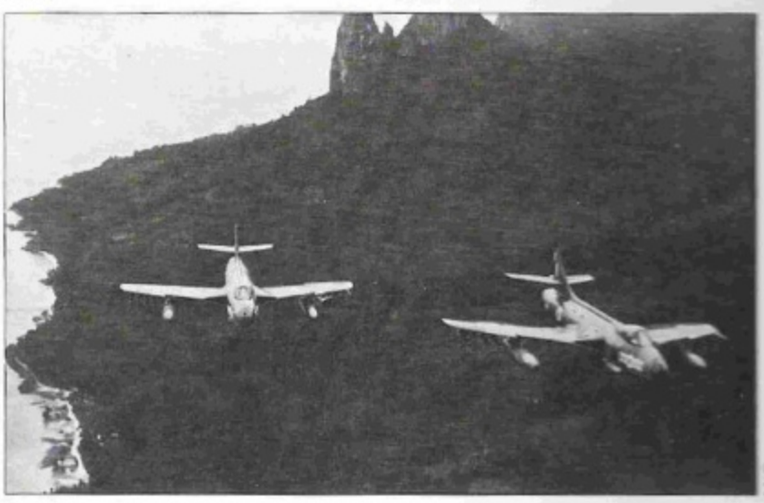
Otras variantes, conocidas como Hunter GA.Mk 11 y Hunter T.Mk 8, fueron entregadas al Arma Aérea de la Flota y destinadas también al adiestramiento.

Dos Hunter FGA. Mk 9 del 8.° Escuadrón con base en Khormaksar, Adén. El 8.° Escuadrón entró en acción en 1961 durante la crisis de Kuwait y las operaciones en Radfan, en apoyo de las tropas del SAS y de los Royal Marines.

Características
Hawker Hunter FGA.Mk 9
Tipo: monoplaza de caza y ataque al suelo.
Planta motriz: un turborreactor Rolls-Royce Avon 207 de 4 559 kg de empuje.
Prestaciones: velocidad máxima 1 114 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 5 245 m por minuto; techo de servicio 16 275 m; alcance de autotraslado 2 965 km; alcance (en configuración limpia) 787 km.
Pesos: vacío 6 532 kg; máximo en despegue 11 159 kg.
Dimensiones: envergadura 10,25 m; longitud 13,98 m; altura 4,02 m; superficie alar 32,42 m².
Armamento: cuatro cañones Aden de 30 mm, además de cuatro bombas de 227 kg o de 454 kg, o cuatro tanques de napalm de 455 litros, ó 24 cohetes de 76 mm, o cuatro contenedores de cohetes de 51 mm.

Dos Hunter FGA.Mk 9 del 20.° Escuadrón con base en Tengah, en Singapur. Usados contra la guerrilla durante la confrontación indonesia, los Hunter de esta unidad también realizaron maniobras regulares y despliegues de la SEATO. Estos dos aparatos estan equipados con cohetes de 76,2 mm.

MoD



MoD

Reactores de caza de la RAF en acción

Ninguno de los primeros cazas a reacción de la RAF fue de diseño radical, pero lo que les faltaba en complejidad aerodinámica, lo ganaban en fortaleza y facilidad de manejo. Los Meteor, Vampire, Venom y Hunter de la RAF combatieron en diversas partes del mundo, principalmente en misiones de ataque al suelo. Utilizados ampliamente en el Medio y Extremo Oriente, el Hunter se mostró como un soberbio caza que consiguió numerosos pedidos de exportación.

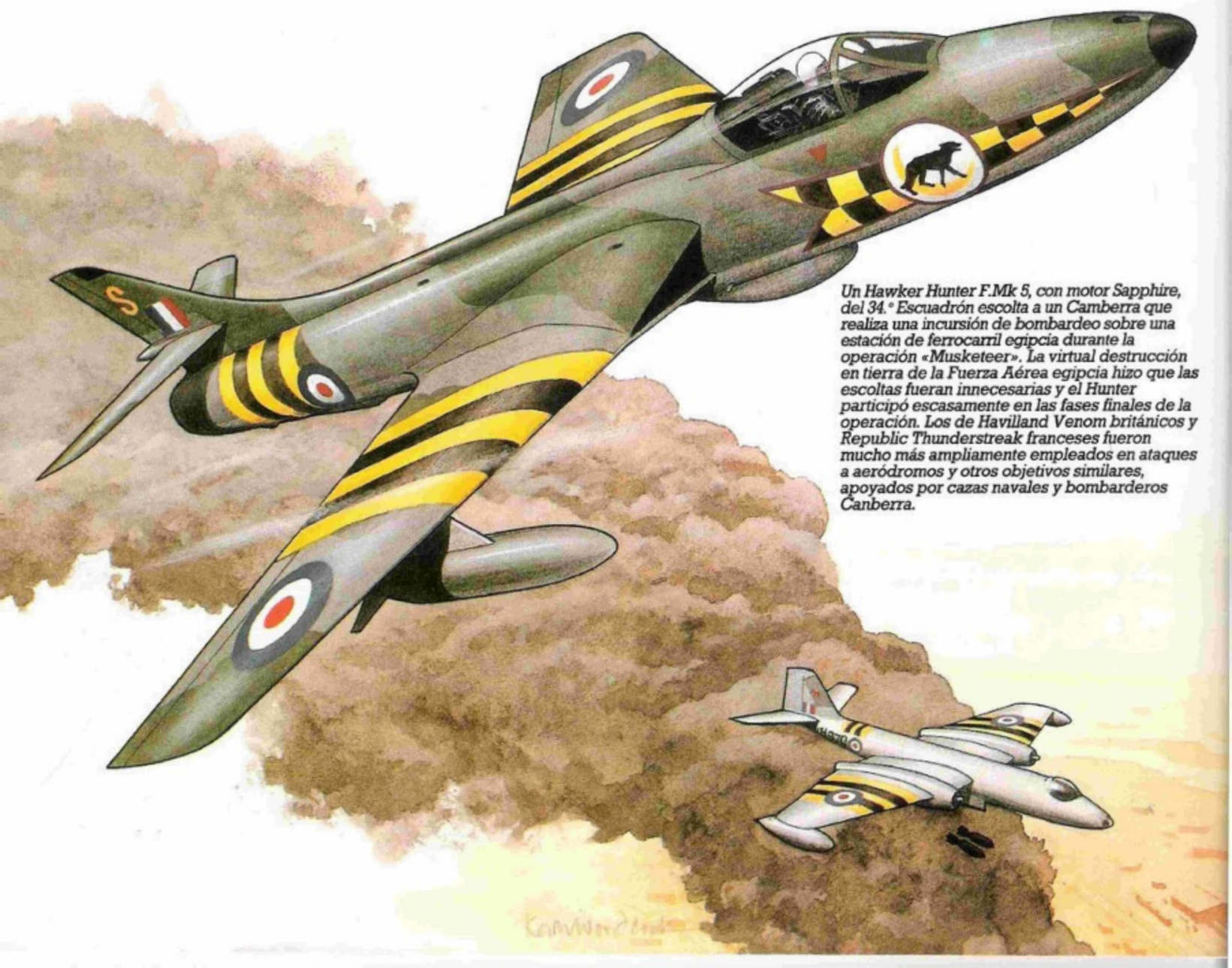
El amanecer de la era de los reactores en Gran Bretaña puede retrotraerse hasta el Gloster-Whittle E.28/39. que realizó su primer vuelo son éxito el 15 de mayo de 1941, siete meses antes del ataque japonés sobre Pearl Harbor que llevaría a los norteamericanos a entrar en la segunda guerra mundial. El E.28/39, de hecho, sólo sirvió para probar la validez del concepto de la propulsión de reacción, y no fue nunca un candidato serio para un posterior desarrollo. Sin embargo, la experiencia obtenida por Gloster se mostró de indudable valor al iniciarse el desarrollo del Meteor, segundo reactor británico en volar y único caza aliado de reacción que entró en combate durante la segunda guerra mundial. Poco después del final de la contienda mundial, el de Havilland Vampire obtuvo su estadio operacional al equipar al 247.° Escuadrón: fueron estos dos aparatos, exteriormente tan diferentes, los que constituirían la espina dorsal de la Royal Air Force a comienzos de los cincuenta, un decenio en el que entraría en combate.

La primera acción bélica importante sobrevino en Malaca, donde los guerrilleros comunistas continuaron la lucha contra los japoneses al hacer acto de presencia contra la potencia colonial británica después de terminar la segunda guerra mundial. En los sucesos que acaecieron, la RAF tuvo que realizar operaciones contraguerrilla durante cerca de diez años, con empleo en primer lugar de aviones veteranos de la II guerra mundial los encargados de realizarlas como el Supermarine Spitfire y el Hawker Tempest. En la operación «Firedog», por lo que se sabe, se comenzaron a utilizar cazas a reacción, como el Vampire y su sucesor el de Havilland Venom, que realizaron centenares de salidas entre 1950 y 1955.

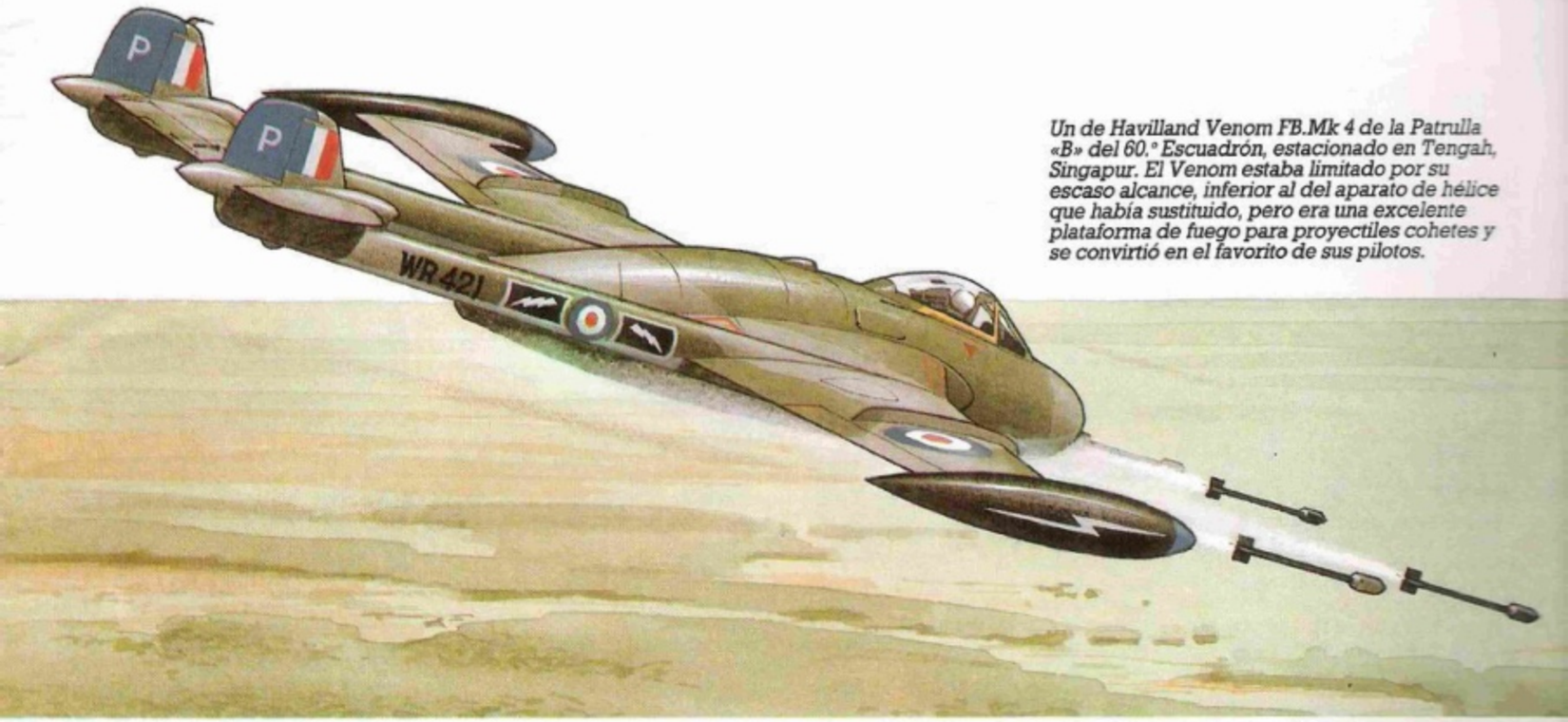
El Vampire fue el primer reactor en aparecer en este escenario, siendo el 60.° Escuadrón de Tengah, Singapur, el primer escuadrón de la Fuerza Aérea del Extremo Oriente (FEAF) en usar este modelo en diciembre de 1950. El Vampire entró rápidamente en acción, empleando tanto sus cañones como sus cohetes en ataques sobre los escondrijos de la guerrilla en la profundidad de la jungla. En febrero de 1955,el 60.° Escuadrón cambió sus veteranos Vampire por los más modernos Venom FB.Mk 1, a los que «Firedog» proporcionó su bautismo de fuego. Otra vez de nuevo, los ataques con cohetes y cañones fueron la norma en las operaciones ofensivas, demostrándose el Venom como una buena plataforma de tiro con estas armas. Naturalmente, en 1955, se combatía ya hacía diez años contra las fuerzas comunistas, que estaban llegando a su fin, y por lo tanto el Venom jugó sólo un papel marginal en la Operación «Firedog».

Justamente unos meses después del final del conflicto malayo, el Venom tuvo que combatir de nuevo, esta vez en compañía de equipo más moderno como los English Electric Canberra, el Hawker Hunter o los Vickers Valiant, en las operaciones sobre Suez en noviembre de 1956. Nuevamente, el Venom se comportó bien, realizando los Venom FB.Mk 4 de los 46.° y 249.° Escuadrones con base en Akrotiri, Chipre, numerosos ataques con cohetes y fuego de cañón sobre instalaciones militares a lo largo de las orillas del canal durante las fases iniciales de la campaña, seguidos de incursiones sobre las bases aéreas egipcias, en las que se emplearon bombas.

En la fase inicial de la operación «Musketeer», los Meteor NF.Mk 13 del 39.° Escuadrón, que había sido destacado a Akrotiri desde Luqa, Malta,



Un Hawker Hunter F.Mk 5, con motor Sapphire, del 34.° Escuadrón escolta a un Camberra que realiza una incursión de bombardeo sobre una estación de ferrocarril egipcia durante la operación «Musketeer». La virtual destrucción en tierra de la Fuerza Aérea egipcia hizo que las escoltas fueran innecesarias y el Hunter participó escasamente en las fases finales de la operación. Los de Havilland Venom británicos y Republic Thunderstreak franceses fueron mucho más ampliamente empleados en ataques a aeródromos y otros objetivos similares, apoyados por cazas navales y bombarderos Canberra.



Un de Havilland Venom FB.Mk 4 de la Patrulla «B» del 60.° Escuadrón, estacionado en Tengah, Singapur. El Venom estaba limitado por su escaso alcance, inferior al del aparato de hélice que había sustituido, pero era una excelente plataforma de fuego para proyectiles cohetes y se convirtió en el favorito de sus pilotos.

y los Hunter F.Mk 5 de los 1.° y 34.° Escuadrones, normalmente residentes en Tangmere, pero operando para el caso desde Nicosia, también tomaron parte en los ataques. Sus exposiciones al combate eran muy breves ya que los aviones de este tipo no eran capaces de mantenerse largo tiempo sobre el objetivo. Posteriormente fueron devueltos a sus tareas iniciales de protección de las bases de Chipre.

Aunque, desde un punto de vista político, el incidente del Canal se convirtió en una «patata caliente», si demostró claramente que las fuerzas armadas británicas todavía eran capaces de conducir una ofensiva de la manera más efectiva y, de hecho, entre los componentes franceses y británicos que tomaron parte en la llamada operación «Musketeer», se sumaron la destrucción de 260 aviones egipcios en tierra al coste de tan sólo un Venom, dos Hawker Sea Hawk, dos Westland Wyvern, un Republic F-84F Thunderstreak y un Vought F4U-7 Corsair.

El versátil Hunter

El Hunter, que alcanzó el estadio operativo en mayo de 1954, inicialmente como interceptador, se convirtió eventualmente en un elegante aparato de apoyo aéreo cercano, capaz de utilizar una amplia gama de armamento lanzable (que incluía bombas, cohetes y napalm) en conjunción con sus cuatro cañones fijos Aden. Como ya hemos dicho, el debut en combate del Hunter sobrevino en noviembre de 1956 cuando los Hunter F.Mk 5 de los Escuadrones nºs 1.° y 34.° realizaron algunas misiones en la invasión de Suez. Después el Hunter no volvió a combatir hasta el comienzo del decenio siguiente, pero entre 1961 y 1965 disfrutó de numerosas oportunidades para demostrar su valía al participar en varias crisis, generalmente, con buenos resultados.

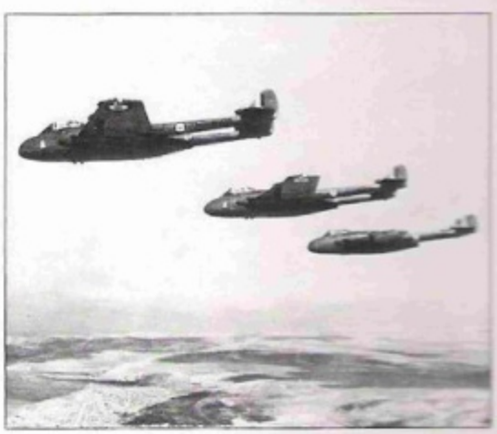
Una de las primeras de tales operaciones tuvo lugar en julio de 1961, al solicitar Kuwait, una zona rica en petróleo, la asistencia británica para resistir el expansionismo iraquí, nación que había manifestado muy a las claras sus intenciones de anexionarse a su pobremente armado vecino. Como parte de una considerable fuerza que fue reunida para contrarrestar cualquier ofensiva que intentara Iraq, los Hunter FGA.Mk 9 del 8.° Escuadrón de Khormaksar (Adén) y el 208.° Escuadrón de Eastleigh (Kenya) fueron rápidamente desplegados en Farwania, el aeródromo kuwaití, para llegar a sus destinos en menos de 24 horas después de la petición de ayuda. Comenzaron a realizar salidas de reconocimiento armado casi desde el primer instante y posteriormente, se les agregarían aviones de transporte y de patrulla marítima, además de algunos Canberras de la Fuerza Aérea del Oriente Medio (NEAF) y de la RAF en Alemania, mientras que el Arma Aérea de la Flota también contribuía a las operaciones con algunos de Havilland Sea Vixen y Supermarine Scimitar que operaban desde el HMS *Victorious*.

Ante tal despliegue, Iraq refrenó sus aparentes deseos de utilizar la fuerza y la crisis disminuyó apaciblemente, para pasar a la historia sin que ningún elemento británico llegara a entrar en combate durante las tres semanas de emergencia, siendo un valioso instrumento para preservar la paz la rápida respuesta británica.

Sin embargo y por el contrario, en el conflicto de Indonesia sobre Borneo, entre 1962 y 1966, sí se llegó al diálogo de las armas y, de nuevo, los Hunter se vieron intensamente involucrados, junto a otro caza reactor de los cincuenta, el Gloster Javelin. Lo que en un principio pareció una mera rebelión interna se convirtió rápidamente en una confrontación internacional en la que la Fuerza Aérea del Extremo Oriente de la RAF jugó un importante papel, llevando a cabo una amplia gama de misiones de transporte, vigilancia marítima y apoyo aéreo cercano. La respuesta de la RAF a la sublevación inicial de diciembre de 1962 fue rápida y en pocas horas se aerotransportó un considerable contingente de tropas. Posteriormente los Hunter FGA.Mk 9 del 20.° Escuadrón de Tengah realizaron misiones de combate, que inicialmente sólo fueron ataques simulados sobre las fuerzas rebeldes, quienes habían capturado numerosos rehenes, aunque en una fase posterior, durante los tres años de confrontación tanto los Hunter como los Canberras realizaron ataques con fuego real.

Sin embargo, durante mucho tiempo las oportunidades de lanzar bombas fueron pocas y casi siempre los cazas se limitaron a realizar misiones de escolta de los aviones de transporte de suministros y al mantenimiento de la soberanía aérea de Malaysia, ya que Indonesia, en su escalada del conflicto, llegó a cercar a este país entre 1963 y 1964. Sin embargo, aunque se les había otorgado autorización para interceptar y destruir cualquier intrusor indonesio que penetrara en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), tales interceptaciones demostraron ser imposibles de conseguir en la práctica ya que los pilotos indonesios minimizaban el peligro al permanecer sólo durante cortos períodos de tiempo en la ADIZ. Los Hunter del 20.° Escuadrón y los Javelin del 60.° Escuadrón fueron los responsables de controlar la zona y realizar tales operaciones desde los aeródromos de Labuan y de Kuching.

Por último el ímpetu de la campaña indonesia disminuyó considerablemente y en 1966 la confrontación había prácticamente concluido. Entretanto la RAF se había visto involucrada en otro conflicto como respuesta a la Declaración Unilateral de la Independencia de Rhodesia en 1965. En esta ocasión, los Javelin FAW.Mk 9 del 29.° Escuadrón fueron trasladados desde la base de la Fuerza Aérea del Oriente Medio en Akrotiri (Chipre) hasta Ndola (Zambia) en diciembre de 1965, para proporcionar algún tipo de protección a Kariba Dam. Aunque permanecieron en Zambia durante algunos meses, los Javelin no gozaron de la oportunidad de disparar sus cañones y misiles en acción real y volvieron a Akrotiri en julio de 1966, cuando ya estaba claro que los temores iniciales habían sido infundados.



A mediados de los cincuenta, los de Havilland Venom remplazaron al Vampire en Oriente Medio. Con un motor más potente y nueva ala, tenía mejores prestaciones que su predecesor. El 6.° Escuadrón fue la primera unidad en recibir el aparato en Oriente Medio. En la fotografía, tres Venom en vuelo sobre Amman.

GRAN BRETAÑA

Supermarine Swift

Considerado durante algún tiempo como un notable competidor para el muy apreciado Hawker Hunter, el Supermarine Swift fracasó catastróficamente en el desarrollo de su potencial, y sólo se completó un número relativamente corto (unos 175) de ejemplares que, no obstante, entraron en servicio operacional con la Royal Air Force.

El prototipo del Swift voló por primera vez el 1 de agosto de 1951 y pareció que el había superado fácilmente su proceso de desarrollo al ser sobrevalorado por el intento con éxito de batir la plusmarca mundial de velocidad. El 24 de setiembre de 1953 el piloto Mike Lithgow con el prototipo Swift F.Mk 4 alcanzó los 1 183,5 km/h sobre un trazado especial en Idris, Libia. Sin embargo, como sucedería frecuentemente con los otros Swift, su marca tuvo una duración extraordinariamente breve, ya que exactamente a los tres días, caía de nuevo ante un Douglas F4D-1 Skyray de la US Navy.

A pesar de todo, el tipo parecía prometedor y las entregas a la Royal Air Force comenzaron en febrero de 1954. Los primeros ejemplares del Swift F.Mk 1 fueron asignados para operaciones evaluativas al Escuadrón de Desarrollo de Combate Aéreo. Tiempo después, el modelo comenzó a entrar en servicio operativo con el 56.° Escuadrón, pero la versión puramente de caza estaba destinada a tener una carrera muy breve, y ya que los ejemplares de Swift F.Mk 1 y Swift F.Mk 2, que equipaban al 56.° Escuadrón fueron retirados en marzo del año siguiente, fundamentalmente a causa de las pobres prestaciones totales del aparato. Consecuentemente la mayoría de los restantes Swift F.Mk 2 Swift F.Mk 3 de serie pasarían directamente desde los almacenes a las escuelas técnicas, donde sirvieron como células de instrucción. Una versión del Swift que sí obtuvo algún éxito fue el Swift FR.Mk 5 para misiones de reconocimiento fotográfico, encuadrado en los Escuadrones 2.° y 79.° desde Gütersloh, Alemania Federal. Introducido en el 2.° Escuadrón operacionalmente en febrero de 1956, el Swift FR.Mk 5 permaneció en servicio hasta comienzos de 1961 hasta completarse su sustitución con el Hunter FR.Mk 10. El único derivado del Swift destacable fue el Swift F.Mk 7 que equipó al Escuadrón de Desarrollo de Armas Guiadas de Valley a finales de los cincuenta, y fue empleado en pruebas con el misil guiado Fairey Fireflash. Tras un sólo prototipo, se completaron doce ejemplares de Swift F.Mk 7: uno de ellos permaneció en estado de vuelo hasta mediados de los sesenta aproximadamente, y tomó parte ocasionalmente en una serie de pruebas de eficacia de los frenos sobre pistas mojadas.

Un Swift FR.Mk 5 del 2.° Escuadrón con base en Jever. La poscombustión proporcionaba al Swift una gran aceleración y, junto a su buen alcance, le convirtió en un eficaz aparato de reconocimiento. Los interceptadores Swift padecieron sin embargo numerosos problemas, que ocasionaron la retirada del único escuadrón dotado con este caza.

Características

Supermarine Swift FR.Mk 5
Tipo: monoplaza de caza y reconocimiento.
Planta motriz: un turborreactor Rolls Royce Avon Mk 114 de 4 287 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 1 102 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 4 468 m por minuto; techo de servicio 13 960 m; alcance 1 014 km.
Pesos: vacío 6 094 kg; máximo en despegue 9 831 kg.
Dimensiones: envergadura 9,85 m; longitud 12,90 m; altura 4,00 m; superficie alar 30,44 m^2.
Armamento: dos cañones Aden de 30 mm, además de provisión para armamento externo.

Un Swift FR.Mk 5 del 79.° Escuadrón inicia un rizo. Los Swift FR.Mk 5 de la RAF ganaron las competiciones de reconocimiento a baja cota de la OTAN de 1957 y 1959 y no padecieron los problemas de los tipos iniciales.

GRAN BRETAÑA

Gloster Javelin

El Gloster Javelin, considerado como el primer birreactor de ala en delta y el primer caza todotiempo desarrollado como tal desde un principio en Gran Bretaña, desapareció eventualmente del inventario de la RAF a finales de los sesenta, después de una excelente carrera de servicio que había comenzado en febrero de 1956.

El prototipo voló por primera vez el 26 de noviembre de 1951. Tras sufrir un período de demora en su desarrollo, por causa de algunos retrasos que fueron desde las escasas cualidades de manejo a las dificultades con la integración del radar, hasta finales de julio de 1954 no realizó el primer ejemplar de serie su vuelo inaugural. Se trataba del Javelin FAW.Mk 1, que comenzó a entrar en servicio con el 46.° Escuadrón en febrero de 1956, pero que fue rápidamente seguido por el Javelin FAW.Mk 2, que incorporaba un radar de interceptación norteamericano en lugar del equipo británico originalmente instalado. Ambos modelos estaban armados con una batería de cuatro cañones Aden de 30 mm, al igual que el Javelin FAW.Mk 4 que introducía estabilizadores enterizos en un intento por eliminar la excesiva presión sobre la palanca cuando se volaba a gran velocidad.

En el Javelin FAW.Mk 5 se incorporó mayor capacidad adicional de combustible y en lo restante era virtualmente idéntico al Javelin FAW.Mk 4; estas dos variantes entraron en servicio durante 1957. El modelo final de la «primera generación» sería el Javelin FAW.Mk 6, básicamente un Javelin FAW.Mk 5 dotado con el radar norteamericano.

Mientras progresaba la producción de todos ellos, se había iniciado un importante esfuerzo de rediseño con el objetivo de instalar el mucho más potente reactor Sapphire serie 200, y el primer modelo que apareció con este planta motriz fue el Javelin FAW.Mk 7, que también incorporaba una mayor capacidad de combustible, misiles con cabeza buscadora por infrarrojos Firestreak y posteriormente equipo de interceptación, aunque ésta instalación causaba la pérdida de dos cañones Aden. El Javelin FAW.Mk 7 realizó su primer vuelo en noviembre de 1956 y las entregas comenzaron en agosto de 1958. Este modelo fue sucedido por el Javelin FAW.Mk 8 con radar norteamericano, bordes de ataque abatibles y un sencillo sistema de poscombustión. El Javelin FAW.Mk 8, que entró en servicio con el 41.° Escuadrón a comienzos de 1960, fue la última versión construida totalmente de nuevo, al concluir la producción el 16 de agosto de 1960 tras realizar su primer vuelo el ejemplar n.° 381. Posteriormente, cerca de 50 Javelin FAW.Mk 7 fueron modificados a la configuración del FAW.Mk 8, aunque conservaron instalado el radar británico, por lo que fueron designados Javelin FAW.Mk 9.

La única variante restante que merece mención fue el biplaza de doble mando Javelin T.Mk 3 de entrenamiento, del que se construyeron 21 ejemplares.

Características

Gloster Javelin FAW.Mk 8
Tipo: biplaza de interceptación todotiempo.
Planta motriz: dos turborreactores Bristol Siddeley Sapphire Mk 203/204 de 5 548 kg de empuje unitario con poscombustión.
Prestaciones: velocidad máxima 1 100 km/h al nivel del mar; velocidad inicial de trepada 3 734 m por minuto; techo de servicio 15 645 m; alcance (con dos tanques auxiliares de 1 137 litros) 1 497 km.
Pesos: máximo en despegue 18 114 kg; carga alar neta 210,33 kg/m^2.
Dimensiones: envergadura 15,85 m; longitud 17,16 m; altura 4,88 m; superficie alar 86,12 m^2.
Armamento: dos cañones Aden de 30 mm, además de cuatro misiles aire-aire Firestreak.

Dos Javelin FAW.Mk 1 del 56.° Escuadrón, con base en Odiham, la primera unidad en ser equipada con el Javelin y por ello la primera en utilizar aviones con ala en delta. El Javelin tenía unas prestaciones superiores al Meteor al que remplazaba, pero era difícil de mantener en servicio. Una de sus mejores características sin embargo, era su pesado armamento: sus misiles Firestreak llevaban cabezas de 22,5 kg de explosivo.

US Air Force

4.ª Parte

US Air Force

El General Dynamics EF-111A de guerra electrónica es un F-111A reconstruido, diseñado para acompañar a los aviones de ataque y protegerlos mediante contramedidas electrónicas. El F-111A fue apodado «Aardvark» y el EF-111A ha recibido el mote de «Spark'vark».

Las unidades de informe directo dentro del TAC incluyen al Centro de Armamento de Cazas Tácticos (TFWC, Tactical Fighter Weapons Center) en Nellis, Nevada, una inmensa organización que dispone de estructuras de grupos y alas subordinadas. De estos, el 440.º Grupo de Entrenamiento de Cazas Tácticos es, probablemente, el más significativo ya que, aunque no tiene aviones propios, es el responsable de la organización y dirección de las maniobras «Red Flag». El segundo elemento del TFWC, la 57.ª Ala de Armamento de Caza, es, por el contrario, la encargada de operar los aviones de la Escuela de Armamento de Caza, con elementos independientes que utilizan A-10A, F-4E y F-15 que proporciona enseñanza avanzada en tácticas de combate. Otros componentes de la 57.ª Ala incluyen dos Escuadrones de Evaluación Táctica, denominado el primero 422.º TES y con base en Nellis: utiliza ejemplares de los aviones de combate que normalmente emplea el TAC. El segundo es el 431.º TES, con base en McClellan, California equipado con F-111. Existen además dos escuadrones «agresores» dotados con Northrop F-5E Tiger II dedicados a simular combates aéreos para entrenamiento y que también juegan un importante papel en las «Red Flag». También subordinado a la 57.ª FWW se halla el Escuadrón de Demostración Aérea, los famosos «Thunderbirds», que ha vuelto a utilizar los F-16A después de un desastroso accidente a comienzos de 1982, cuando cuatro T-38 Talon se destruyeron durante unos ejercicios previos a una exhibición.

Unos miles de kilómetros hacia el este se encuentra la base de Eglin, cuartel del Centro de Guerra Aérea Táctica (TAWC, Tactical Air Warfare Center), que se dedica al desarrollo y prueba de armas y conceptos para operaciones tácticas. El TAWC sólo dispone de unos cuantos F-4 Phantom, encuadrados en el 4 485.º Escuadrón de Pruebas, aunque los aparatos del Mando de Sistemas de la Fuerza Aérea de la División de Armamento, también localizado en Eglin, pueden ser asimismo utilizados por el personal del TAWC cuando es necesario. Los ejercicios de entrenamiento «Blue Flag» son organizados por otra unidad subordinada del TAWC, el 4 441.º TTG que, al igual que el 4 440.º TFTG de Nellis, no dispone de aviones propios.

La única otra unidad que informa directamente al TAC es la 552.º Ala de Control y Alerta Aerotransportada. Esta, además, es una gran organización responsable de cerca de ocho escuadrones distribuidos entre no menos de cinco bases aéreas. El cuartel general del Ala está localizado en la base de Tinker, Oklahoma, y es allí donde se concentra el principal aparato utilizado, el Boeing E-3A Sentry, de los que ya se han entregado la mayoría de las 34 unidades solicitadas. En Tinker se situan tres Escuadrones de Control y Alerta Aerotransportada (AW & CS, Airborne Warning and Control Squadrons), con otros dos escuadrones más localizados en los centros de operaciones más importantes trasatlánticos de Keflavik en Islandia y Kadena en Okinawa. Este último utiliza aviones desplegados en rotación desde Tinker. Estas son las unidades permanentes, pero el Sentry ha sido trasladado en los últimos años a bases de ultramar en numerosas ocasiones y una de las más habituales, que casi es ya permanente, es la base de Riyadh, en Arabia Saudí, siempre pendiente de la entrega de la flota propia de cinco aparatos adquiridos por la Fuerza Aérea de Arabia Saudí. Otros elementos de la 552.ª AW & CS comprenden al 7.º Escuadrón de Control y Mando Aerotransportado en Keesler, Mississippi, que utiliza el Lockheed EC-13E Hercules para actividades de mando en combate, el 8.º Escuadrón de Control de Despliegue Táctico en Tinker, con EC-135K; y el 41.º Escuadrón de Contramedidas Electrónicas en Davis-Monthan con EC-130H.

Tras la disolución del Mando de Defensa Aérea durante 1979-80, la responsabilidad de la defensa aérea del espacio continental de EE UU pasó al Mando Aéreo Táctico (TAC), y esta organización controla un elemento separado y subordinado que realiza estas misiones. Llamado Mando Aéreo Táctica de Defensa Aérea (ADTAC, Air Defense Tactical Air Command) con base en Langley, Virginia y dirigido por un comandante suplente, sus elementos operacionales están confinados a seis Escuadrones de Caza de Interceptación (FIS).

Cinco de estos escuadrones están situados en los propios EE UU y actualmente han sido modernizados mediante un proceso de largo duración en el que se han sustituido los veteranos Convair F-106A Delta Dart por los F-15A Eagle. Compartiendo coincidentalmente la base de Langley como cuartel general con el del TAC, el 48.º FIS fue la primera unidad en sustituir sus aviones en 1982, mientras que el segundo escuadrón en ser equipado, el 318.º FIS de McChord, Washington, recibió sus primeros F-15A en el verano de 1983. A comienzos del otoño de 1983 se requiparon los restantes escuadrones basados en EE UU: el 5.º FIS de Minot, Dakota del Norte, el 49.º FIS de Griffiss, Nueva York y el 87.º FIS de Sawyer, Michigan. Todos ellos recibieron asimismo F-15A Eagle.

La otra unidad operacional del ADTAC es el 57.º FIS, estacionado en Keflavik, Islandia, y equipado con una docena de F-4E Phantom. El ADTAC también es responsable de la dirección del Centro de Armamentos de la Defensa Aérea de Tyndall, en el estado de Florida.

Usado para misiones de control aéreo avanzado, señalización y designación de blancos y contraguerrilla, el Cessna O-2A combatió ampliamente en Vietnam. Los rodhesianos utilizaron el modelo similar Cessna 337 durante su prolongada guerra en la jungla.

US Air Force

US Air Force

Ningún otro caza supera al General Dynamics F-16A en su relación coste-eficacia, conseguido gracias a su avanzada ingeniería y aerodinámica. La visión desde su enorme cabina sin montantes es inigualable, extremo que, junto con su soberbia maniobrabilidad, hace al F-16 único en su género.

MANDO AÉREO TÁCTICO

CUARTEL GENERAL EN LANGLEY, VA

9.º FUERZA AÉREA, SHAW, SC

12.ª FUERZA AÉREA, BERGSTROM, Tx

MANDO AÉREO TÁCTICO DE DEFENSA AÉREA, LANGLEY, Va

DIVISION AÉREA DEL SUR DE LA USAF, HOWARD, ZONA DEL CANAL

CENTRO DE GUERRA AÉREA TÁCTICA DE LA USAF, EGLIN, Fl

CENTRO DE ARMAMENTOS DE CAZA TÁCTICA DE LA USAF, NELLIS, Nv

552.ª DIVISIÓN DE CONTROL Y ALERTA AEROTRANSPORTADA, TINKER, Ok

MANDO AÉREO TÁCTICO DE DEFENSA AÉREA, LANGLEY, Va

Mando Suplente del ADTAC, Colorado Springs, Co

los elementos aeronáuticos operativos comprenden:

5.º FIS, Minot, ND (F-106A)
48.º FIS, Langley, Va (F-15A)
49.º FIS, Griffiss, NY (F-106A)
57. FIS, Keflavik NS, Islandia (F-4E)
87.º FIS, K.I. Sawyer, Mi (F-106A)
318.º FIS, McChord, Wa (F-15A)

Centro de Armamento de la Defensa Aérea de la USAF, Tyndall, Fl

325.ª Ala de Entrenamiento Táctico, Tyndall, Fl
1 TFTS (F-15A)
2 TFTS (F-15A)
82 TATS (blancos no tripulados)
95 FITS (T-33A)

552.ª DIVISIÓN DE CONTROL Y ALERTA AEROTRANSPORTADA, TINKER, Ok

960.º AW&CS, Keflavik NS, Islandia (E-3A)
961.º AW&CS, Kadena AB, Okinawa (E-3A)
962.º AW&CS, Elmendorf, Ak (Apoyo por TDY E-3A)
963.º AW&CS, Tinker, Ok (E-3A)
964.º AW&CS, Tinker, Ok (E-3A)
966.º AW&CS, Tinker, Ok (E-3A)
7.º ACCS, Keesler, Ms (EC-130E)
8.º TDCS, Tinker, Ok (EC-135K, WC-135B)
41.º ECS, Davis-Monthan, Az (EC-130H)

División Aérea del Sur de la USAF, Howard, Zona del Canal

24.º Ala Compuesta, Allbrook AFS, Zona del Canal (C-12A)
24.º CS (0-2A)
Academia de Fuerza Aérea Inter-Americana, Allbrook, Zona del Canal
Sin aviones asignados-utiliza A-37B en TDY desde el CONUS

CENTRO DE GUERRA AÉREA TÁCTICA DE LA USAF, EGLIN, Fl

4 441.º TTG (sin aviones asignados, organiza los ejercicios de mando, control y comunicaciones «Blue Flag»)
Escuela de Operaciones Aero-terrestres de la USAF, Hurlburt Field, Fl
4 485.º TS (F-4E, RF-4C, F-15A, F-16A y A-10A)

CENTRO DE ARMAMENTO DE CAZA TÁCTICA DE LA USAF, NELLIS, Nv

554.ª Ala de Operaciones de Apoyo-realiza misiones de entrenamiento

57.ª Ala de Armamento de Caza, Nellis, Nv
A-10 FWS (A-10A)
F-4 FWS (F-4E)
F-15 FWS (F-15A/B)
F-16 FWS (F-16A/B)
64 TFTAS (F-5E)
65 TFTAS (F-5E)
422 TES (A-10A, F-4E, F-15A/B, F-16A/B)
431 TES (F-111E en McClellan, Ca)
4477 TES (T-38A)
57 FWW Det 1 (UH-1N en Indian Springs AFAF, Nv)
57 FWW Det 2 (F-111A en Mountain Home, Id)
4440 TFTG (sin aviones; organiza los ejercicios «Red Flag»)
Escuadrón de Demostración Aérea «Thunderbirds» (F-16A/B)

9.ª FUERZA AÉREA, SHAW, Sc

1.ª TFW, Langley, Va
27/71/94 TFS (F-15C/D)
6 ACCS (EC-135H/P)

4.ª TFW, Seymour-Johnson, NC
334/335/336/337 TFS (F-4E)

23.ª TFW, England, La
74/75/76 TFS (A-10A)

31.ª TFW, Homestead, Fl
306/307/308/309 TFTS (F-4D)

33.ª TFW, Eglin, Fl
58/59/60 TFS (F-15A/B)

56.ª TTW. MacDill, Fl
61/62/63/72 TFTS (F-16A/B)

347.ª TFW, Moody, Ga
68/69/70 TFS (F-4E)

354.ª TFW, Myrtle Beach, SC
353/355/356 TFS (A-10A)

363.ª TFW, Shaw, SC
17/19/30 TFS (F-16A/B)
16 TRS (RF-4C)

507.ª TACW, Shaw, SC
21 TASS (O-2A)
703 TASS (CH-3E)

549.º TASG. Patrick, Fl
549 TASS (OV-10A)

12.º FUERZA AÉREA, BERGSTROM, Tx

27.ª TFW. Cannon, NM
522/523/524 TFS (F-111D)

67.ª TRW. Bergstrom, Tx
12/91 TRS (RF-4C)
45/62 TRTS (RF-4C)

366.ª TFW. Mountain Home, Id
389 TFTS (F-111A)
391 TFS (F-111A)
390 ECS (EF-111A)

388.ª TFW. Hill, UT
4/16/34/421 TFS (F-16A/B)

474.ª TFW. Nellis, Nv
428/430 TFS (F-16A/B)
429 TFTS (F-16A/B)

831.ª AD, George, Ca
35.ª TFW. George, Ca
21/39 TFS (F-4E)
20 TFTS (F-4E)

37.ª TFW, George, Ca
561/ 563 TFS (F-4G)
562 TFTS (F-4E/G)

832.ª AD, Luke, Az
58.ª TTW, Luke, Az
310 TFS (F-16A/B)
311/312 TFTS (F-16A/B)

405.ª TTW, Luke. Az
426/461/550/555 TFTS (F-15)
425 TFTS (F-5B/E/E en Williams. Az)

833.ª AD, Holloman, NM
49.ª TFW, Holloman, NM
7/8/9 TFS (F-15A/B)

479.ª TTW, Holloman, NM
433/434/435/436 TFTS (AT-38B)